

# Nastolan nauhataajaman kokonaisvaltainen katsaus

Hajanaisesta taajamasta viihtyisäksi pikkukaupungiksi

Diplomityö - Tampereen Teknillinen Yliopisto - Panu Heinonen - 5/2011

Tarkastaja professori Staffan Lodenius







# TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO

## Arkkitehtuurin koulutusohjelma

HEINONEN, PANU: Nastolan nauhataajaman kokonaisvaltainen katsaus

Diplomityö, 64 sivua

Toukokuu 2011

Pääaine: Yhdyskuntasuunnittelu

Tarkastaja: prof. Staffan Lodenius

Avainsanat: nauhataajama, täydennysrakentaminen, kaavoitus, elinympäristö, pikkukaupunki.

## Tiivistelmä

Nastolan nauhataajama sijaitsee Salpausselän päällä Lahden kaupungin kupeessa osana sen työssäkäynti- ja vaikutusaluetta. Alunperin kolmesta erillisestä kylästä koostunut taajama on kasvanut vähitellen 60-luvulta alkaen siten, että taajama on nykyisin lähes yhtenäinen 15 kilometriä pitkä ja keskimäärin noin kilometrin levyinen nauha, jossa on useita pieniä osakeskuksia.

Nauhataajaman kokonaisilme juontaa juurensa 60-70-lukujen väljästä suunnitteluihanteesta. Tämän seurauksena asutus on levinnyt pientalovaltaisena laajalle alueelle, eikä asukasmäärä riitä ylläpitämään eläviä keskustoja etenkin kun Lahden monipuoliset palvelut ovat lähellä.

Hajautumiskehityksen pysäyttämiseksi tulisi kunnan kaavoituspolitiikkaa muuttaa alue kerrallaan-laajentamisesta kohti tiivistävää, jo rakennettujen ympäristöjen kehittämistä. Tavoitteena tulisi olla entisten ja nykyisten palvelukeskittymien vahvistaminen ja asukasmäärien lisääminen niiden ympärillä. Tällöin hajanaisesta nauhataajamasta syntyisi kyläkeskusten muodostama helminauha.

Erityistä huomiota tulisi kiinnittää jatkossa liikenneympäristöjen parantamiseen. Nastolan tieverkko on suurimittakaavainen ja asumisympäristön kannalta ylimitoitettu. Lisäksi kevyen liikenteen reitteihin tulisi panostaa entistä enemmän ja edesauttaa suoraviivaisten yhteyksien muodostamista eri keskusten välillä. Nauhataajama on erityisen hyvä joukkoliikenteen kannalta. Lisäarvoa Nastolassa tuo kolme lähiliikenteen junapysäkkiä, joiden merkitystä tulevaisuudessa tulee korostaa.

Nauhataajaman sisältä, kyläkeskittymien läheisyydestä on löydettävissä runsaasti täydennysrakentamisen paikkoja. Niiden hyödyntäminen ja erityisten tiivistävään kaupunkimaiseen rakentamiseen tähtäävien sääntöjen soveltaminen voi ajan saatossa muodostaa Nastolasta todellisen, viihtyisän pikkukaupungin.

# TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

## Master's Degree Programme in Architecture

HEINONEN, PANU: The overall examination of Nastola ribbon district

Master's thesis, 64 pages

May 2011

Major subject: Urban planning

Supervisor: prof. Staffan Lodenius

Keywords: ribbon district, supplemental building, zoning, living environment, small town.

## Abstract

Nastola's ribbon district locates on Salpausselkä esker right beside the city of Lahti as a part of its working region. Originally it consisted of three different villages and from 60's it has become almost complete nearly 15 kilometers long and about one kilometer wide ribbon district which has a number of small hubs.

Ribbon district's townscape originates from 60's-70s loose design principles. As a result housing has spreaded mostly as detached houses to large areas and the amount of inhabitants cannot keep up living town centers as especially when Lahti with its diverse services is so close.

For stopping the spreading development, zoning policy of Nastola should be changed from area-at-the-time method to concluding the areas already built. It should be as target to reinforce the old and existing town centers and add more people around them. This way the spreaded ribbon district could develop as ribbon of towns.

Special attention should be focused to develop the traffic environment. The road system of Nastola is too large scale and compared to living environment it is oversized. Also attention should be paid to light traffic conditions and develop straight-forward connections between different centers. Ribbon district is very effective for public transportation. Three train stops which influence should not be forgotten bring additional value to Nastola.

From the inside of ribbon district, close to the existing village centers can be found a lot of buildable places. Taking advantage of those and creating special rules for urban, densifying way of building, may in time form Nastola as real, enjoyable small town.





# Alkusanat

Tämä työ heijastelee paitsi ammatillista myös henkilökohtaista kiinnostustani oman ja lasteni asuinympäristöni suunnitteluun. Toivon tulevaisuudessakin olevani mukana ja hyödyksi paitsi Nastolan myös koko Suomen taajamien kehittämisessä kestävään ja viihtyisään suuntaan.

Haluan kiittää Nastolan kuntaa avoimesta ja vastaanottavaisesta otteesta diplomityötäni kohtaan. Toivon että työn näkemyksistä on käytännön hyötyä sekä kunnan päättäjille että maankäytön virkamiehille ja että se voisi olla osana vaikuttamassa kun Nastolan tulevaisuutta suunnitellaan.

Lisäksi haluan kiittää rakasta vaimoani sekä poikiani tukemisesta ja ilon tuomisesta arkisen aherruksen keskelle.

Erityiskiitos appivanhemmilleni kaikesta tuesta sekä mahdollisuudesta käyttää yrityksensä tiloja diplomityön tekemiseen.

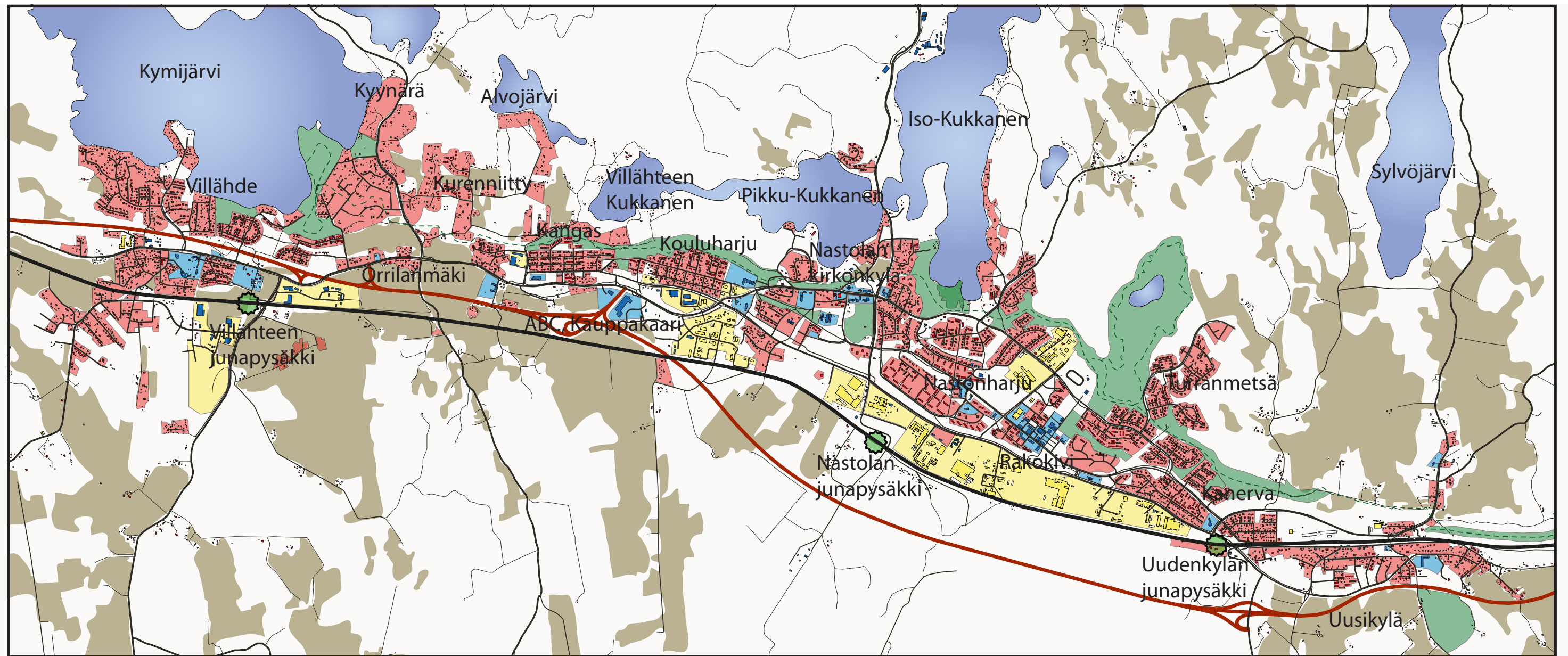
*Pau*



# Sisällys

Alkusanat	4	Hajanaisesta taajamasta viihtyisäksi pikkukaupungiksi	38
Johdanto	6	Nauhataajamasta helminauhaksi	39
Nauhataajaman synty	7	Motiivit	40
Nykytilanteen analyysi	12	Väestöennusteita ja rakennustilastoja	41
Väylästä ja verkostot	13	Suunnitteluperiaatteita	42
Pääväylät	13	Säännöstö	43
Sisäiset väylät	15	Liikkuminen	44
Tiestön ominaisuuksia	16	Asumispreferenssejä	46
Kevyt liikenne	17	Uudet ja vanhat kylät	48
Katumiljö	18	Villähde	48
Joukkoliikenne	19	ABC:n ympäristö	50
Linja-autot	19	Kirkonkylä	52
Junaliikenne	20	Rakokivi	54
Rakennettu ympäristö	21	Kanerva	56
Kylämiljö	22	Uusikylä	58
Villähde	23	Loppusanat	60
Kirkonkylä	24	Lähteet	62
Rakokivi	25		
Uusikylä	26		
Uudet kyläkeskukset	27		
Palvelurakenne	28		
Kaavatilanne	30		
Maakuntakaava	30		
Yleiskaavat	31		
Virkistysreitistöt	32		
Ympäristö	33		
Maisemat	34		
Arviointia	35		





*Nastolan nauhataajama nykyisellään. Punaiset asuinalueita, keltaiset teollisuutta ja siniset julkisia ja kaupallisia palveluita. Vihreät tärkeitä vihrealueita.*

## Johdanto

Nastola on paikkakunta, joka sijaitsee kahden Salpausselän välissä, Lahden kaupungin itäpuolella ja sen päätaajama sijaisee näistä toisen päällä. Tässä diplomityössä analysoin Nastolan nauhataajaman syntyä, rakennetta, ja otan kantaa sen tulevaisuuden kehitykseen eheyttävästä näkökulmasta. Diplomityö on tehty yhteistyössä Nastolan kunnan kanssa osana sen maankäytön suunnittelua.

Ensimmäisessä kappaleessa teen pienen katsauksen Nastolan nauhataajaman historiaan ja sen syntyyn.

Toisessa osassa analysoin eri näkökulmista taajaman olemassa olevaa tilannetta ja nostan esiin parhaita puolia ja pahimpia ongelmia.

Kolmannessa osiossa puolestaan esitän ehdotuksia, joilla voitaisiin saavuttaa tuloksia taajamarakenteen parantamiseksi ja löytää mahdollisia vastauksia niihin ongelmiin, joita analyysivaiheessa on löytynyt.

Lähtökohtainen motiivi työhön on suomalaisille tuttu taajaman kasvun aiheuttama rakenteellinen hajanaisuus. Kunnan maankäytön suunnittelu toivoo työn tuloksista oleven hyötyä nauhataajaman tule-

vien vaiheiden suunnittelussa. Nastolan tilanne on toistaiseksi varsin hyvä. Taajaman muoto on kiinnostava erityisesti joukkoliikenteen kannalta ja kunta on muutoinkin elinvoimainen.

Muutosta maankäytön suunnittelussa kuitenkin tarvitaan, koska on nähtävissä, että nykyisen kaltaisella kaavoituksella taajaman pinta-ala tulee kasvamaan ja sen muoto hajoamaan. Siksi taajamasta tulee tehdä kokonaisvaltainen katsaus ja visioida sitä, minkälainen voi olla nykyaikainen, nauhamainen viihtyisä pikkukaupunki.





*Nauhataajaman kartta 60-luvun alkupuolelta. Kolme erillistä taajamaa on selvästi näkyvissä. Kirkkonkylän ympärille on kasvamassa pientaloasutusta ja ensimmäinen tehdas (Kuivamaito Oy) on rakennettu sen eteläpuolelle. Valtatie kulkee Villähteen ja Uudenkylän läpi. Villähteellä on jo silmiinpistävän paljon pientaloja.*

## Nauhataajaman synty

(Referoitu, Mäkelä, 1991)

Nastolan kunta juontaa juurensa pienenä maalais-pitäjänä pitkälle keskiajan puolelle. Tässä historiankatsauksessa keskityn kuitenkin enemmän varsinaisen nauhataajaman syntyyn, joka on suhteellisen nuori. Nastola koostui vielä 1900-luvun puoliväliin asti muutamista suhteellisen erillisistä kylistä, sekä erikokoisista maatiloista. Nauhataajaman kannalta tärkeimmät kylät olivat Villähde aivan Lahden rajan tuntumassa, Kirkkonkylä keskivaiheilla

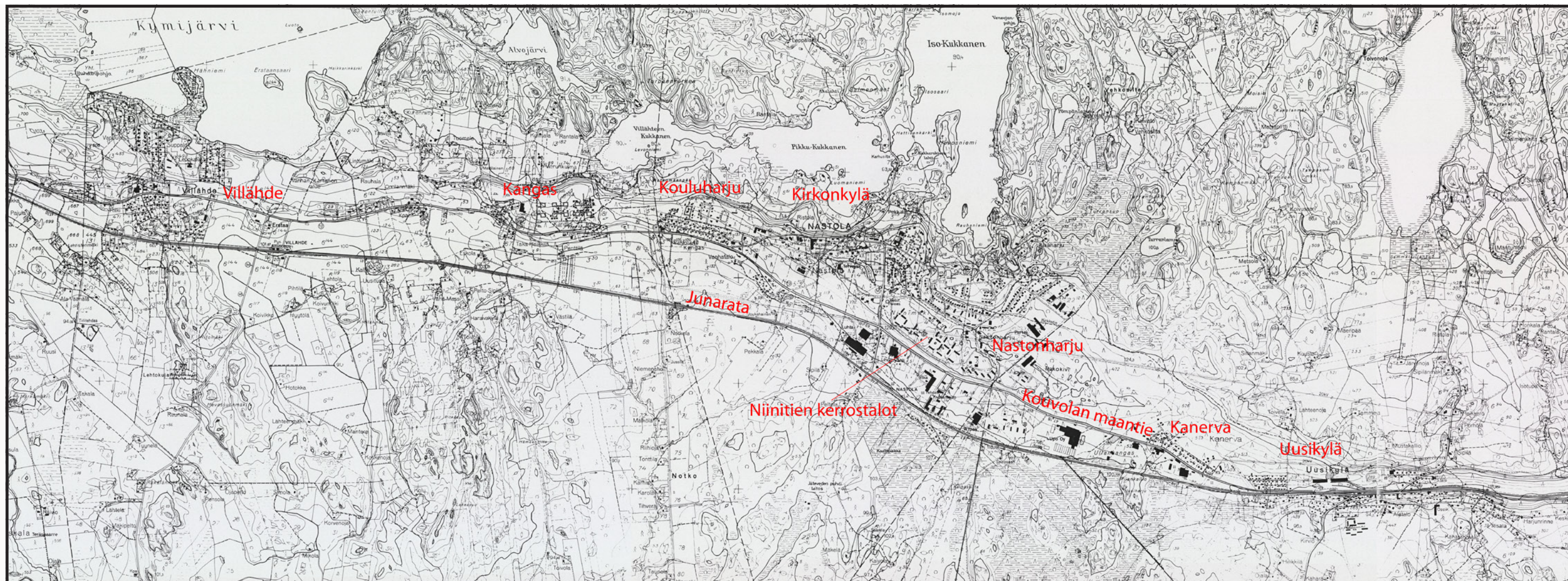
sekä Uusikylä idässä. Nämä kolme kylää ovat erittäin vanhoja asuinpaikkoja, ja niistä onkin olemassa kirjallista tietoa keskiajalta asti. Tärkein vaikuttaja Nastolan historian kehitykseen aikaisemmassa vaiheessa on ollut kunnan läpi kulkeva Hämeenlinna-Viipuri-tie sekä myöhemmin 1870-luvulla rakennettu Riihimäki-Pietari junarata.

Nastola oli 1900-luvun puoliväliin asti lähes täysin maatalouden varassa elävä pieni paikkakunta. Vaikka sinne rakennettiinkin junaradan ohella kolme asemaa, sen palvelurakenne ei päässyt juurikaan kehittymään, koska aivan vieressä sijaitseva Lahti veti ne puoleensa. Nastola siis pysyi junara-

dasta huolimatta vielä pitkään pienenä, muutamien kylien muodostamana pitäjänä, vaikka erityisesti Uusikylä oli merkittävä liikenteen solmukohta ja sieltä matkustettiin ahkerasti Lahteen.

Sotien jälkeen Nastolaan muutti väkeä runsaasti. Suurin osa muuttajista jatkoi kuitenkin matkaansa suurempiin kasvukeskuksiin. Tästä huolimatta paine lisätä kunnallisia palveluita oli suuri. Yksi merkittävä kasvualue olivat Nastolan läntisimmät kylät Ahtiala ja Koiskala, jotka vastustuksesta huolimatta liitettiin Lahteen vuonna 1956. Nastola menetti liitoksessa asukasluvustaan yli 37% ja voimakkaimmin kasvavat kylänsä. Tällöin Uudenkylän





*Nauhataajaman kartta vuodelta 1976. Tehtaita on rakennettu lisää pitkin Kouvolan maantien eteläpuolta. Uusikylä ja Villähde ovat kasvaneet varsin hillitysti, mutta Kirkonkylä on laajentunut voimakkaasti itään. Näkyvissä on Niinitien alue, Nastonharjun kerrostalot sekä viitteitä myös Rakokivestä. Kouvolantiestä on tullut teollisuuden myötä entistä merkittävämpi valtasuoni.*

merkitys korostui entisestään ja se olikin 50-luvulla viidenneksi suurin kuntakeskus Kaakkoisessa Hämeessä.

Nastolassa ei kuitenkaan lannistuttu pakkoliitoksesta; päinvastoin. Liitospäätöksen jälkeen Nastola päätettiin tietoisesti teollistaa. Edellytykset tähän päätökseen antoivat hyvä sijainti rautatien varrella sekä erityisesti hyvä maaperä, johon oli helppo rakentaa. Ensimmäinen suuri tehdas Kuivamaito Oy aloittikin toimintansa jo 1956 ja 1960-luvun muutamina vuosina Nastolaan rakennettiin enemmän tehdaspinta-alaa, kuin minnekään muualle Suomessa. 60-luvulla Nastolaan siirtyi monia suuria tehtai-

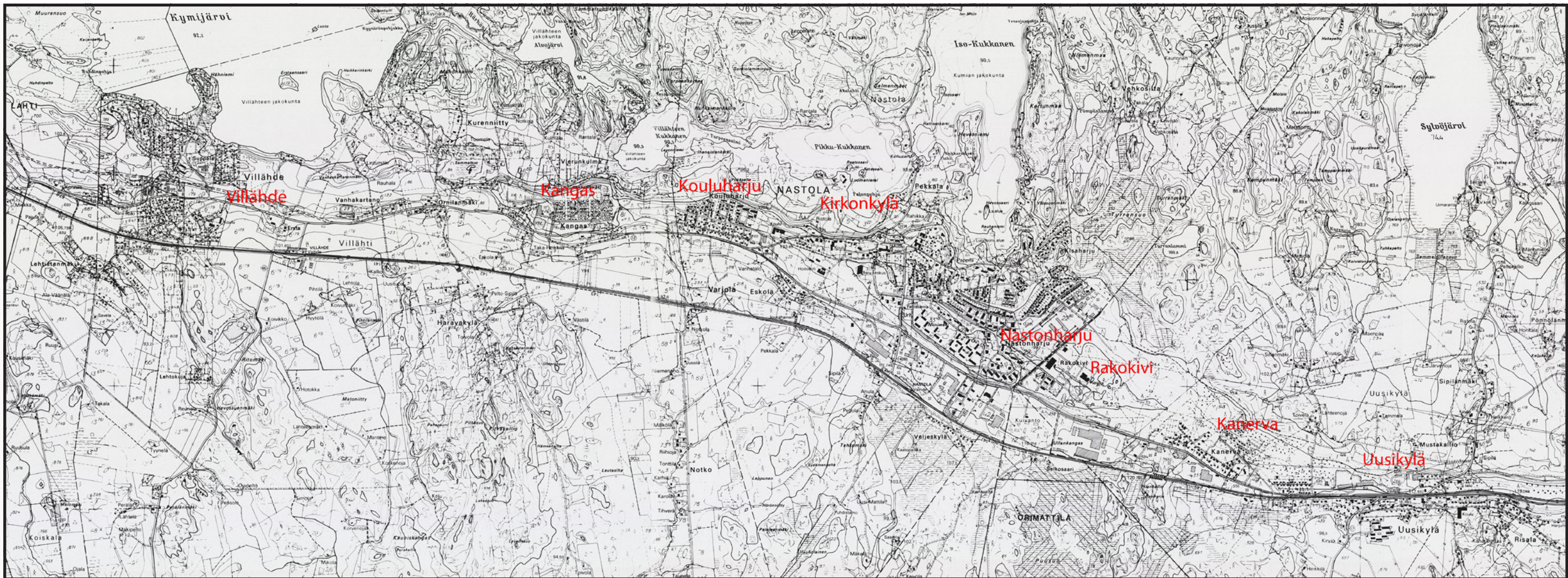
ta, joista merkittävimmät ovat Levypyörä, Wipak sekä UPO. Erityinen piirre Nastolaan syntyneessä teollisuudessa on se, että se ei muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta ole hävinnyt kunnasta, vaan on tänä päivänäkin merkittävä toimija ja on vetänyt uusia pienempiä teollisuusyrityksiä puoleensa.

Aivan kivuton prosessi voimakas teollistuminen ja sen tuoma väestönkasvu ei tietenkään ollut. Tehneiden tulo merkitsi paitsi suuria investointeja kunnallistekniikkaan ja erityisesti palveluihin, myös voimakasta asuinrakentamista. Useat tehtaarakensivat asuntoja työntekijöilleen, mutta asutuspula oli silti suuri koko 60-70-luvun. Kunta kaa-

voittikin ripeässä tahdissa tontteja koko Salpausselän matkalta siten, että 80-luvun alkuun mennessä taajama oli lähes yhtenäinen Lahden rajalta Uuteenkylään saakka. Ongelmia tuotti myös voimakkaan kasvun aikaansaama juurettomuus. Muuttoliike oli voimakasta paitsi Nastolaan, myös pois. Tämä näkyi ja näkyy osittain edelleen tietynlaisina sosiaalisina ongelmina.

Salpausselän nauhataajama sai siis alkunsa 50-luvun lopulla. Tällöin Uusikylä oli Nastolan kaupallinen keskus. Kunnallisena ja kirkollisena keskuksena oli Kirkonkylä ja Villähde oli näitä kahta hieman pienempi, mutta merkittävä kylä kuitenkin





*Nauhataajaman kartta vuodelta 1979. Edelliseen tilanteeseen verrattuna muutokset ovat maltillisia mutta kuitenkin merkittäviä. Rakokivi on saanut kunnolla alkunsa ja Kanervan pientaloalue on lähtenyt kurottautumaan kohti Kirkonkylää.*

jo pelkästään sijaintinsa takia Lahden rajalla. Tehtaita alettiin rakentaa pääosin Salpausselän eteläpuolelle, mutta myös sen päälle. 1960-luvun alun kartassa näkyy selvästi nämä kolme erillistä kylää. Kanervan asuinalueen alku Uudessakylässä on jo näkyvissä, kuten myös Kirkonkylän lähialueiden omakotialueet. Kerrostaloista ei ole tässä vaiheessa vielä merkkiäkään ja tehtaitakin on vasta yksi.

Voimakkaimmin 60-luvulla lähdettiin kehittämään Kirkonkylää. Kirkonkylä oli vielä 50-luvulla pienen kolmesta kylästä, mutta vuoden 1976 kartassa selvästi suurin. Isoimpana muutoksena voidaan nähdä

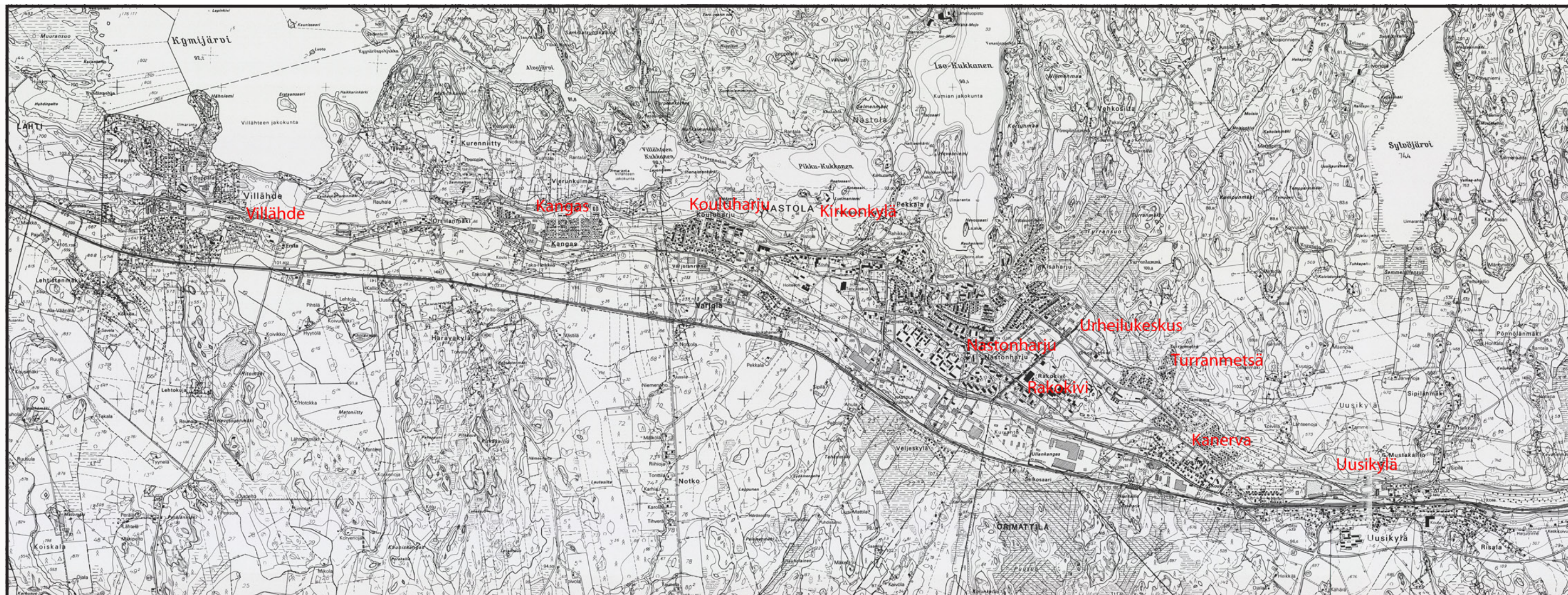
Niinitien alue, joka suunniteltiin ja rakennettiin kerralla kolmen eri tehtaan toimesta työntekijöiden asunnoiksi. Vastikään vahvistetussa kaavassa se on rakennushistoriallisesti kaavalla suojeltu kokonaisuus. Nastonharjun kerrostalovaltainen alue on aikanaan muuttanut voimakkaasti taajaman rakennetta. Myös pientaloja on rakennettu 60-70-luvulla runsaasti molemmin puolin Kirkonkylää.

Tässä vaiheessa Villähde ja Uusikylä ovat kasvaneet hillitymmiin. Uuteenkylään on ilmestynyt jonkin verran pientaloja sekä muutamia rivitaloja ja kerrostaloja, mutta kokonaisuutena se on lähes ennallaan. Vielä vähemmän on kehittynyt Villähde,

jossa uusi rakennuskanta on lähes täysin pientaloja. Taajamat pysyvät erillisinä vielä 80-luvulle saakka, jolloin Uudenkylän ja Kirkonkylän alueet kasvoivat kiinni toisiinsa. Prosessi on edelleen osittain kesken sillä rakennettu taajama katkeaa yhä Villähteen ja Kankaan alueen välissä.

70-luvulla kunta oli vielä voimakkaassa kasvussa. Seuraavat merkittävät vaiheet taajamarakenteessa olivat Rakokiven kaupallisen keskuksen rakentaminen sekä Valtatie 12:n uusi reitti. 70-luvun kartoista voi nähdä jo viitteitä Rakokiven synnystä. Tietävästi Rakokivi syntyi erilleen Kirkonkylästä maan hankinnan vaikeuksien takia, vaikka rakenta-





*Naahataajaman kartta vuodelta 1985. Rakokivi on syntynyt, pientalot ovat vallanneet tilaa Uudestakylästä Rakokiveen saakka ja Turranmetsä on saanut alkunsa. Uudenkylän taantuma on sinetöity siirtämällä tielinjaukset ohittamaan sen pääratti. Valtatie 12:n ensimmäinen vaihe on rakennettu Kirkonkylään saakka.*

matonta maata on Kirkonkylässä edelleen. Kunnan voimakas kasvu pakotti kuitenkin kehittämään palveluita ripeällä tahdilla. Toisaalta myös asuntojen tarve oli edelleen voimakasta. Rakokivi on rakennettu pääasiassa 80-luvulla.

Rakokiven vanavedessä lähti rakentumaan Kanervan omakotipainotteinen alue Uudenkylän suunnasta. Uudenkylän ja Rakokiven alueet yhdistyivät taajamarakenteena 80-luvun loppupuolella. Lopullisesti alue rakennettiin "täyteen" 2000-luvulla Kangasvuokon alueen myötä.

Tieverkkoa luonnollisesti kehitettiin taajaman kasvun yhteydessä. Rautatie on pysynyt paikallaan, mutta Valtatie 12:a on parannettu useassa vaiheessa. Maantie on kulkenut jo pitkään Villähteen kylän läpi Kirkonkylän eteläpuolelta Uuteenkylään, jossa on ollut tasoristeys rautatien yli. Uudestakylästä tie jatkuu Salpausselkää pitkin Kouvolaan. Tämä tie tunnetaankin nykyisin vanhana Kouvolaan tienä. 80-luvun alussa poistui tasoristeys Uudestakylästä ja tie ohjattiin ohittamaan Uudenkylän keskusta. 1980-luvun lopulla rakennettiin Lahdesta Nastolan kirkonkylään uusi Valtatien linjaus, jota 90-luvulla jatkettiin taajaman eteläpuolelta

Uuteenkylään saakka. Tieosuudesta tehtiin tuolloin Suomessa harvinainen leveäkaistatie. 2000-luvulla siihen rakennettiin Villähteelle uusi liittymä ja tulevaisuudessa sitä on tarkoitus jatkaa Uudestakylästä eteenpäin. Suunnitelmissa on myös rakentaa uusi eritasoliittymä Kirkonkylän vaiheille. Valtatie 12:n parannus on vaikuttanut Nastolan taajaman kehitykseen poistamalla runsaasti läpikulkuliikennettä. Toisaalta valtatie siirtymistä ei ole maankäytön suunnittelussa vielä hyödynnetty juuri-kaan.

Kokonaisuutena voidaan nähdä, että taajamaa on laajennettu useassa vaiheessa alue kerrallaan. Ra-





*Kirkonkylän vanhinta maisemaa pohjoiseen kohti järviä.*



*Kirkonkylän raitin vanhat rakennukset ovat jääneet ajan saatossa uusittujen teiden puristuksiin ja sitä kautta niiden arvo on laskenut.*



*Orrilanmäen vanha kylänmäki ja Vanha Kouvolaantie*



*Villälteen vastikään restauroitu viljamakasiini, joka on tiettävästi Engelin suunnittelema*



*Kirkon pohjoispuolella sijaitsee Nastolan kotiseutumuseo itsekin osana Kirkonkylän vanhinta rakennuskantaa*



*Vanha tuberkuloosiparantola on komeimpia rakennuksia Nastolassa.*

kentamatonta tilaa on aikaisemmin ollut käytössä runsaasti, mutta sittemmin tilanne on muuttunut: Salpausselkä alkaa olla pääosin rakennettu, ja harvinaiseksi käyneet rakentamattomat alueet voidaan luokitella jo monin paikoin luontoarvoiltaan merkittäviksi. Tästä syystä rakentamisen paine perinteisellä "alue kerrallaan"-tavalla on alkanut hajauttaa nauhataajamaa. Ensimmäinen merkki tästä kehityksestä on 90-luvun vaihteessa rakentunut Turranmetsän alue Rakokiven pohjoispuolella, jossa taajamarakenne leviää nauhataajamasta pohjoiseen. Turranmetsä liittyy suurempaan, 70-80-luvulla tehtyyn suunnitelmaan, jossa taajaman oli tarkoitus

laajentua nauhataajaman pohjoispuolella aina Uuteenkylään saakka. Vaikka etäisyys Turranmetsään ei absoluuttisesti ole kovin pitkä, on alue selvästi sivussa muusta taajamarakenteesta. Etäisyysvaihtelmaa korostaa suurehko korkeusero.

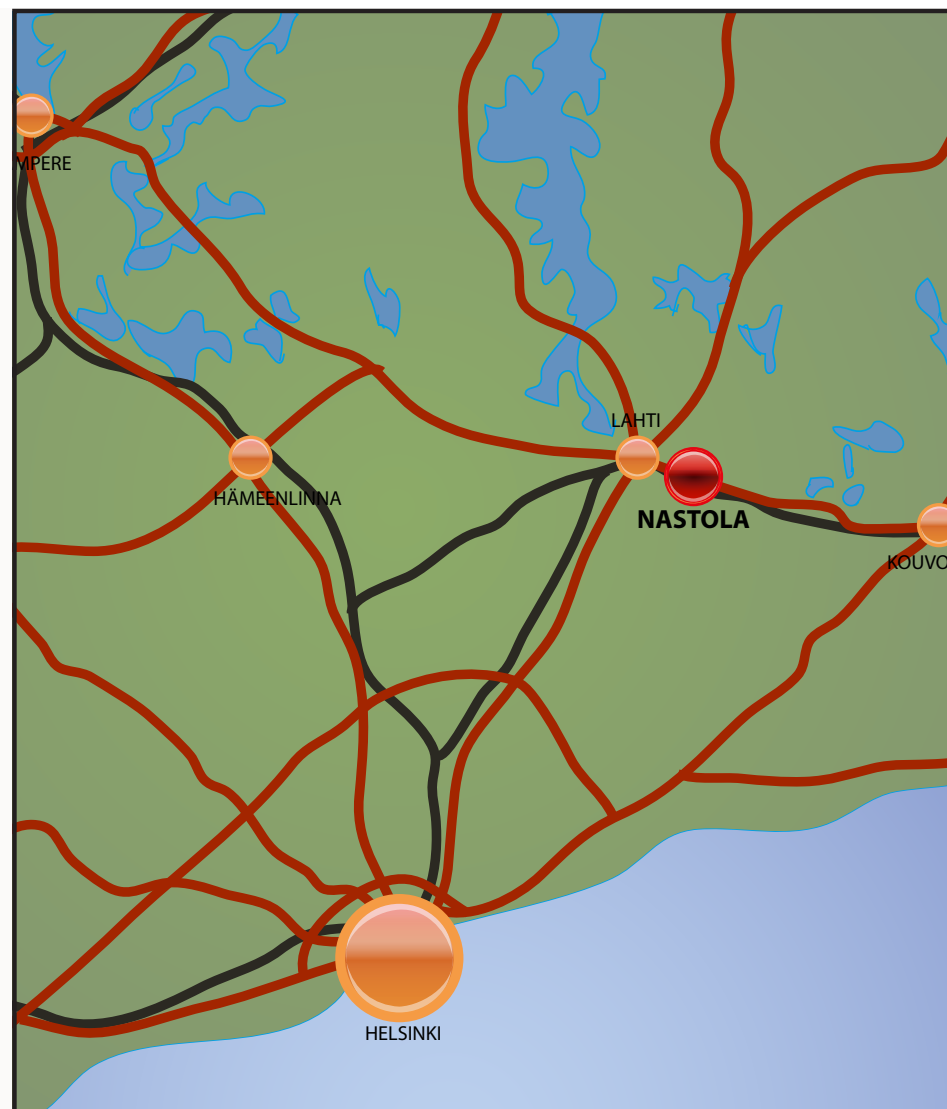
Hajautuva kehitys on edelleen käynnissä. Merkkejä siitä on nähtävissä erityisesti vielä rakentuvilla Taavilan ja Kyynärän alueilla Villälteen kupeessa. Alueet eivät liity olemassa olevaan taajamarakenteeseen oikeastaan millään tavalla. Vireillä olevat kaavoitus suunnitelmat on laadittu edelleen perinteisellä uusien alueiden valtaamisen taval-

la, joka ei tuota eheää ja taajamarakenteellisesti mielekästä ympäristöä. Tämän seikan havaitseminen oli myös kimmoke tämän diplomityön tekemiseen.





*Nastola sijaitsee Etelä-Suomessa, aivan Lahden kaupungin kupeessa.*



*Nastolaan on valtakunnallisesti erinomaiset liikenneyhteydet. Valtatiet punaisella, henkilöliikenteen rautatiet mustalla*



*Nastola on rakenteellisesti osa tähtimäisesti laajentuvan Lahden kaupunkiseutua. Hollola on rakentunut kiinteäksi osaksi Lahden kaupunkia. Lahden ja Nastolan välillä on vielä kaatopaikan hajuhaittojen aiheuttama väli. Valtatie 4 kulkee Lahden ohi lounas-koillinen-suunnassa ja Valtatie 12 sen läpi itä-länsi-suunnassa.*

## Nykytilanteen analyysi

Nastolaa voidaan nykytilanteessa kuvailla nauhataajamaksi hyvällä syyllä. Taajama-alue alkaa lännestä aivan Lahden rajalta ja loppuu Uuteenkylään. Taajaman kokonaispituus itä-länsi-suunnassa on näin ollen lähes 15 kilometriä, mutta leveys pohjois-etelä-suunnassa suurimmalta osalta alle kilometrin.

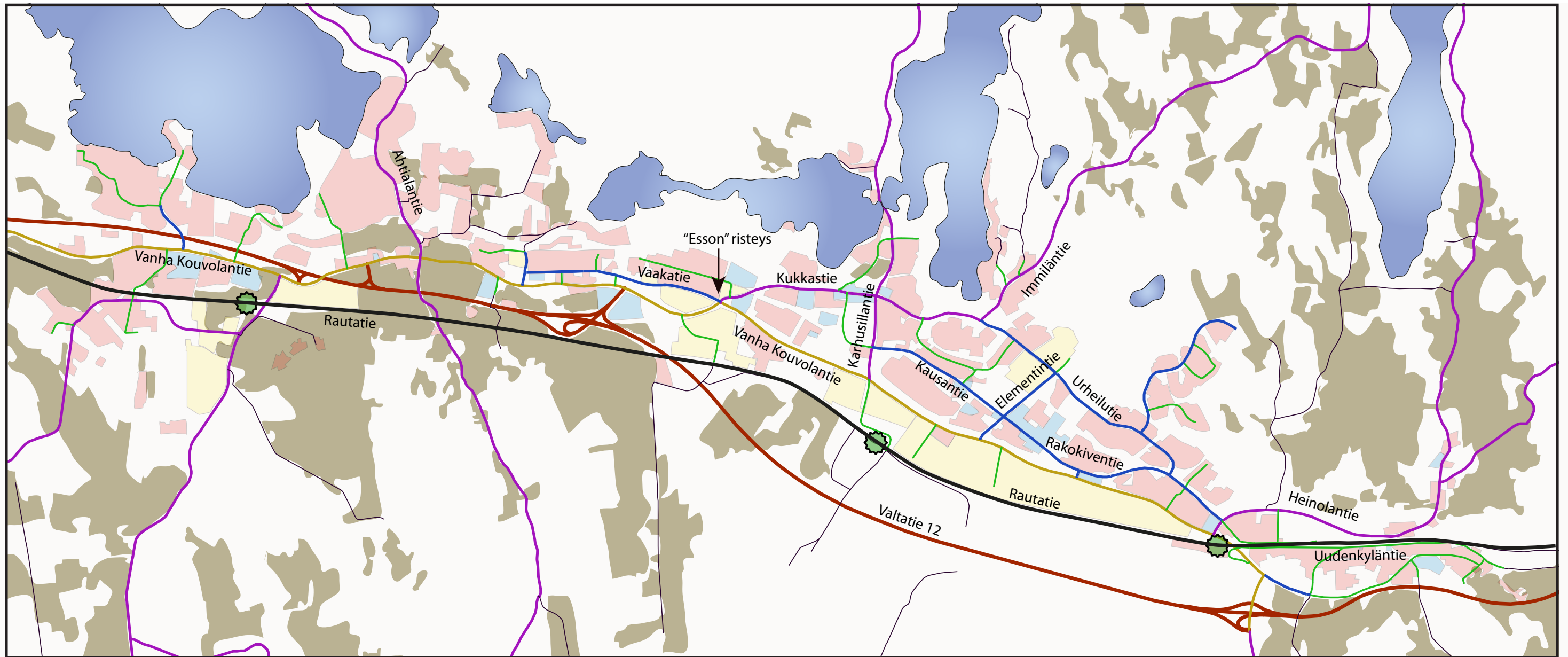
Selkeät kyläkeskukset ovat ajan myötä hävinneet, vaikka joitakin merkkejä niistä voidaan vielä löytää. Suurin keskus on Rakokiven liikekeskus ja toi-

sena Kirkonkylä. Villähteeltä sen sijaan on vaikea löytää kylämäistä keskusta. Samoin on käynyt Uudellekylälle, jonka palvelut ovat käytännössä hävinneet. Uusi keskuksen tyyppinen alue on muodostumassa ABC:n ympäristöön Villähteen ja Nastolan välille. Tämän alueen kehitykseen pitäisi kuitenkin panostaa maankäytön suunnittelun taholta voimakkaasti, jottei siitä pääse syntymään pysyvästi autoliikenteen dominoimaa "epäympäristöä".

Nastola kuuluu selvästi Lahden työssäkäyntialueeseen. Vaikka Nastolassakin on runsaasti työpaikkoja, käydään sieltä silti melko paljon töissä Lahdessa. Lahden työpaikkaomavaraisuus vuonna 2008 oli

110,8%, mutta Nastolankin peräti 85,8% verrattuna esimerkiksi Hollolan 68,9%:iin, vaikka kuntien sijainti muistuttaakin toisiaan. Hollola on näin ollen selvästi enemmän kiinni Lahdessa kuin Nastola. Elinkeinorakenteeltaan Nastola on silmiinpistävästi teollisuuspaikkakunta. Teollisuuden osuus Nastolan työpaikoista vuonna 2008 oli peräti 46,4%. (Tilastokeskus)





Vahvin punainen on Valtatie 12. Seuraavana hierarkiassa ovat keltaisella Vanha Kouvolantie sekä violetilla valtion maantiet jotka haarautuvat pohjoiseen ja etelään kulkiensa osittain taajaman läpi. Siniset väylät ovat isompia kokoojakatuja ja vihreät pienempiä, joilta voi olla myös tonttiliittymiä. Mustalla merkitty rautatie kulkee koko taajaman vierellä. Junapysäkit on merkitty symbolein.

## Väylästä ja verkostot

Nastolan tiestö on kehittynyt vähitellen kunnan kasvun myötä. Päätiät kulkevat itä-länsi-suunnassa ja muutama poikkitie lähtee nauhataajamasta pohjoiseen ja etelään. Pienemmät tiet muodostavat nauhataajaman varsinaisen saavutettavuusverkoston.

## Pääväylät

Merkittävin tie on ilman muuta Villähteellä nauhan katkaiseva Valtatie 12. Nastolaan siitä on tällä hetkellä kolme liittymää: Villähteellä kaksi; Villähteen päässä ja ABC:n liittymä, sekä Uudessakylässä. Nastolan keskustan kohdalle rakennettavasta liittymästä on olemassa suunnitelmia, mutta sen rakentaminen vaatii toimenpiteitä myös junaradan alituksen/ylityksen suhteen, eikä toteutuminen lähivuosina vaikuta realistiselta. Valtatie on melko runsaasti liikennöity ja se tuottaa jonkin verran melua koko nauhataajaman alueelle. Pahimmat melualueet ovat Villähteellä, jossa tie kul-

kee taajama-alueen läpi sekä Uudessakylässä, jossa tieltä on esteetön näkymä Uudenkylän asutukseen. Kokonaisuutena tie on merkittävä tekijä Nastolas- sa. Se mahdollistaa nopeat yhteydet Lahteen ja sitä kautta muualle. Taajamarakenteeseen sillä ei kuitenkaan ole suoraa kosketusta.

Toinen merkittävä väylä on koko taajaman läpi yhtenäisenä kulkeva Vanha Kouvolantie. Se on pääasiallinen valtasuoni taajaman sisäisen liikenteen sekä joukkoliikenteen kannalta. Villähteellä tie kulkee suoraan taajaman läpi toimien keskeisenä väylänä, kun taas Kirkonkylän kohdalla se kulkee varsinaisen taajaman eteläpuolella teollisuusalu-





*Vanha Kouvolantie. Saapuminen Lahdesta Villähteelle.*



*Vanha Kouvolantie. Saapuminen Kankaan alueelle.*



*Vanha Kouvolantie. Heinolantien risteys ja Uudenkylän junapysäkin ympäristö Lahden suunnasta.*



*Vanha Kouvolantie Villähteen kyläraittina. Näkymä Lahden suuntaan.*



*Vanha Kouvolantie ohittaa nauhataajaman keskeiset osat. Salpausselkä jää kuvassa tien vasemmalle puolelle.*



*Vanha Kouvolantie päättyy vanhaan Uudenkylän risteykseen, jonka jälkeen se jatkuu kokoojakatuna. Risteys on muistuma tien historiasta ja on nykykäyttöön nähden täysin ylimittainen.*

eita rajaten. Kirkonkylä-Uusikylä-välillä tie toimii jyrkkien korkeuserojen erottamana ohitustien kaltaisesti, eikä sen varrella ole asutusta muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta.

Ainoa pieni epäjatkuvuuskohta Vanhalla Kouvolantiella on ns. Esson liikennevaloristeyksessä, jossa se yllättäen kääntyy oikealle - tätä kohtaa ollaan kuitenkin tiettävästi lähitulevaisuudessa muuttamassa suoraviivaisemmaksi. Toinen erikoinen tilanne syntyy Uudessakylässä tien muuttuessa hien yllättäen maantiestä pieneksi kokoojakaduksi.

Molemmat edellä mainitut seikat selittyvät tien historiallisella kehityksellä: Vanhaa Kouvolantietä arvioidessa tulee muistaa sen rooli entisenä valtatieksi. Monin paikoin sen mitoitukset on nykykäyttöön nähden ylimitoitettu ja sen ali menee monta nykypäivänä selvästi turhaa alikulkua. Toisaalta tulee muistaa, että tie palvelee edelleen pääväylänä nauhataajaman eteläpuolisille teollisuusalueille ja siinä kulkee runsaasti raskasta liikennettä. Raskaan liikenteen tilavaatimukset tuleekin ottaa huomioon suunniteltaessa tieympäristöä tulevaisuudessa. Tästä on esimerkkinä muutamien liikenneympäristösuunnitelmien aiheuttama vastustus kuljetusyri-

tyksien taholta. Myös joitakin alikulkuja käyttää edelleen runsaslukuinen joukko teollisuuden työntekijöitä.

Suurimmat muutokset Vanha Kouvolantie on kohdannut Villähteen ABC:n läheisyydessä sekä Uudessakylässä. ABC:n ympäristössä tie on alun perin kulkenut nykyisen Vaakatien linjaa, kunnes Valtatie 12:tä jatkettiin ja paikalle tehtiin eritasoliittymä. Tällöin Vanha Kouvolantie oikaistiin kulkemaan Varjolan teollisuusalueen eteläpuolelta. Muutos on synnyttänyt Vaakatien ja Vanhan Kouvolantien väliin hankalasti käsiteltävän kapean kannaksen, joka vaatii keskeisen sijaintinsa takia





*Rakokiventien alku Kanervasta länteen päin. Taajaman pääväylät noudattavat pääosin samaa kaavaa: Erillinen kevyen liikkeen väylä, jonka puurivi erottaa ajoradasta.*



*Kukkastie eli Kirkonkylän pääraitti. Kirkko jää kuvassa vasemmalle.*



*Elementintie. Nouseminen Vanhalta Kouvolantieltä Salpausselän rinnettä kohti Rakokiveä.*



*Kausantie. Nastonharjun kerrostalojen reunustama pääväylä Rakokivestä Kirkonkylään.*



*Urheilutie, Rakokiven ohittava toinen pääväylä. Salpausselän korkein kohta jää kuvassa oikealle.*



*Rakokiventie kulkee Rakokiven liikekeskuksen läpi. Näkymä Lahden suunnasta kohti Uttakylää.*

tarkastelua. Uudessakylässä tie on jatkunut alun perin suoraan nykyiselle Valtatie 12:lle, mutta valtatie muutoksen jälkeen sitä jatkettiin kokoojakatuna kohti Uudenkylän Yläkoulua. Tämä yhtäkkinen tien profiilin muutos aiheuttaa kulkijassa hämmennystä. Nykyinen liikennevirta Uudessakylässä kohdistuu käytännössä Kouvolantieltä Valtatie 12:n liittymään. Tulevaisuudessa tilanne saattaa muuttua entiseen suuntaan, jos Valtatie 12:tä jatketaan etelän suuntaan. Tällöin nykyisen tien jatke mahdollisesti liitetään takaisin Vanhaan Kouvolantiehen.

## Sisäiset väylät

Taajamarakenteen sisällä merkittävimmät väylät ovat muutama Salpausselän suuntaisesti kulkeva kokoojakatu sekä niitä pohjois-etelä-suunnassa leikkaavat tiet. Villähteeltä lähes Kirkonkylään saakka pääväylä on edelläkin mainittu Vanha Kouvolantie. Ennen Kirkonkylää tie haarautuu harjun pohjoiselle puolelle Kukkastieksi. Teiden väliin jää korkeahko mäntykangas, jossa on jonkin verran asutusta. Kirkonkylästä Kukkastie haarautuu vielä kolmanneksi tieksi, Pekkalantieksi, joka nousee harjun keskelle jatkuen Kausantienä eteenpäin. Tästä kohdasta aina Kanervaan saakka harjua pitkin kulkee siis

kolme samansuuntaista väylää: Vanha Kouvolantie eteläpuolella, Kausantie/Rakokiventie harjun päällä ja Immiläntie/Urheilutie pohjoisessa. Nämä tiet ovat melko suurimittakaavaisia. Varsinkin taajamarakenteen sisällä kulkevat tiet ovat käyttöönsä ja ympäristöönsä nähden leveitä ja suoraviivaisia. Niillä onkin havaittavissa ongelmia suurien nopeuksien kanssa.

Poikittaisväylistä merkittävimmät ovat Kirkonkylän kohdalta Pajulahden urheiluopistolle kulkeva Karhusillantie sekä Rakokiven kohdalla harjun ylinouseva Elementintie. Nämä kaksi ovat Kukkastien lisäksi pääasialliset väylät joita pitkin taajaman





*Pääosa Nastolan kevyen liikenteen väylistä seurailee pääväyliä. Kuva Rakokiventieltä kohti Uttakylää*



*Turhaksi jäänyt kevyen liikenteen alikulku Rakokivessä on heijastuma liikenteen erottamisen ja järjeistämisen periaatteista. Taustalla Rakokiven liikerakennus.*



*Keveyen liikenteen väylät ovat monin paikoin jäsentymättömiä. Kuva Kirkonkylän keskustasta. Vasemmalla kunnantalo. Kirkko jää kuvassa oikealle.*



*Salpausselän päällä kulkevat raitit ovat osa kevyen liikenteen reitistöä. Kuva Kirkonkylän läheisyydestä kohti Uttakylää.*



*Pappilanjokien puisto on hieno yksittäinen esimerkki viihtyisästä, hoidetusta virkistysalueesta. Se sijaitsee kuitenkin hieman syrjässä keskeisiltä alueilta.*



*Metsiin syntyneistä poluista on tullut osa kevyen liikenteen reitistöä. Niiden perusteella voisi olla paikoin järkevää parantaa yhteyksiä. Taustalla siintää Rakokiven rakennuksia.*

sisälle kuljetaan, joten niiden liikennemäärätkin ovat muita kokoojakatuja suurempia. Kuten muut kokoojakadut, myös nämä väylät ovat mittakaavaltaan melko suuria.

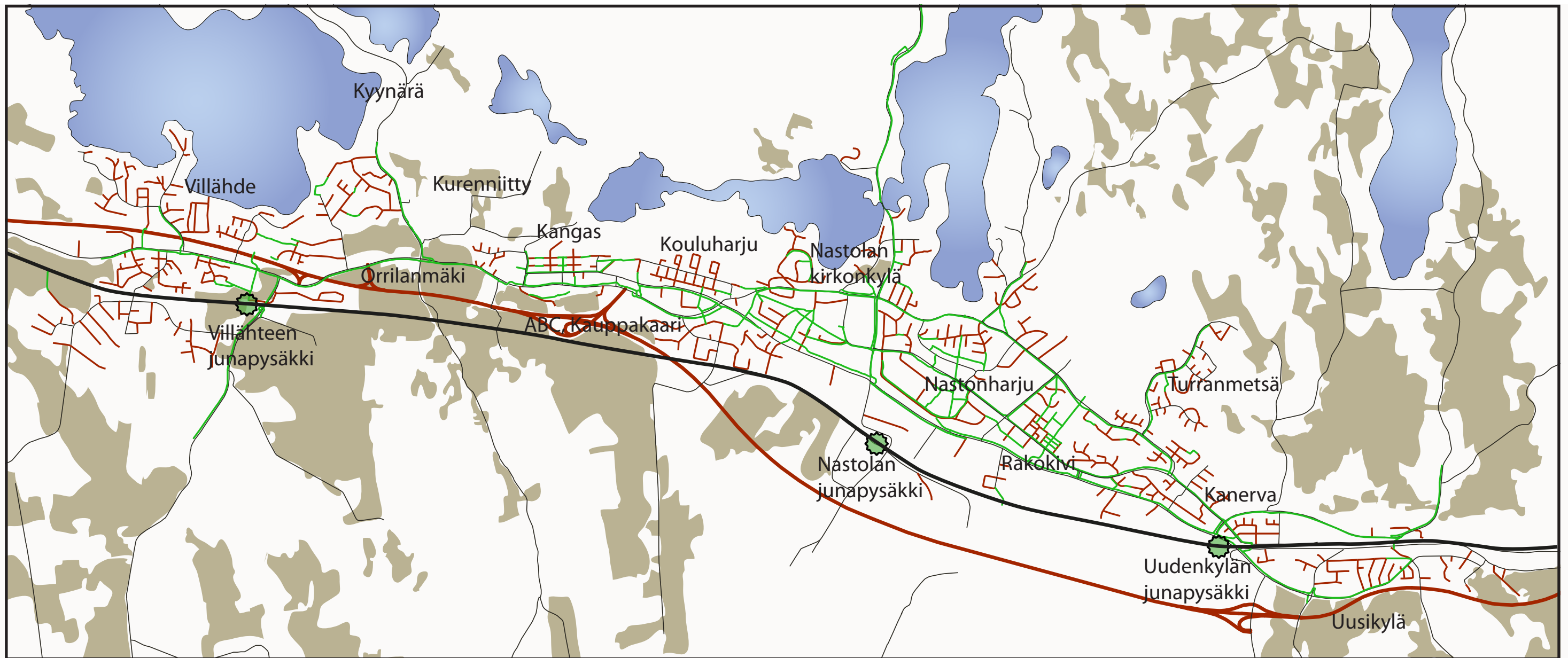
## Tiestön ominaisuuksia

Tiestön ominaisuuksia arvioidessa tulee muistaa sen historia. Kokonaisuuden arvioiminen aikoinaan on ollut hyvin haasteellista johtuen nopeasta kasvusta. Niinpä rakennetta hallitsee tietynlainen palapelimäisyys, jossa on lisätty uusia paloja sinne tänne. Tämä koskee niin tiestöä kuin rakennettua ympäristöä yleensä. Toisaalta myös 60-70-luvun liikennesuunnittelun ihanteita on havaittavissa: esimerkiksi kevyt liikenne on pyritty pääsääntöisesti erottamaan autoliikenteestä ja toisaalta autotiet ovat yleisesti suurimittakaavaisia. Tämä on johtanut siihen, että varsinkin kokoojakaduilla on

monin paikoin tarpeettoman suuria välivyöhykkeitä rakennuksiin nähden. Muutoksia varsinaiseen taajaman sisäiseen rakenteeseen on tehty varsin vähän, joten sitä kautta tiestön tarpeiden kriittinen tarkastelu on varsin perusteltua.

Tiestön hierarkia on kuitenkin osin edellä mainituista syistä johtuen selvästi havaittavissa. Nastolan keskeisillä alueilla Kirkonkylästä Kanervaankin voidaan hierarkiaa tutkimalla havaita, että suurin osa pienemmän mittakaavan teistä ovat umpikujaan päättyviä tonttikatuja ja vain hyvin harvasta paikasta on pääsy harjun yli toiselle puolelle. Tämä seikka toisaalta vähentää läpikul-





*Kevyen liikenteen väylästä. Vihreät väylät ovat varsinaisia kevyen liikenteen väyliä ja punaiset tonttikatuja, joissa liikenne kulkee samaa väylä pitkin. Väylästä on melko kattava. Epäkohdat liittyvät lähinnä joihinkin puuttuviin poikittais yhteyksiin. Nastolan junapysäkillä ei myöskään kulje kevyen liikenteen väylää. Jyrkät rinteet tuovat paikoin haasteita.*

kuliikennettä, mutta toisaalta lisää liikennettä sen mahdollistaville väylille. Kokonaisuutena rakennetta voisi arvioida muutamana peräkkäisenä suurena ulkösytöttöisenä korttelina, joiden ympäri kokoojakatu kiertää.

Muilla alueilla rakenne on samankaltainen. Yleensä uudet rakennetut alueet on tehty keskeisen kokoojakadun varaan, josta haarautuu pienempiä - yleensä umpikujaan päättyviä - tonttikatuja. Kulku tonteille tapahtuu hierarkian mukaisesti pääosin tonttikaduilta ja vain harvassa tapauksessa kokoojakadulta.

## Kevyt liikenne

Kevyt liikenne on pääsääntöisesti erotettu omaksi väylästäkseen. Tämä periaate tekee kokoojakatujen väylien kokonaisleveydestä melko suuren, jolloin katutiloja ei pääse syntymään. Kevyen liikenteen väylästä on kuitenkin rakennettu melko runsaasti, joten yhteydet sitä kautta ovat kohtalaisen hyvät. Ongelmaksi muodostuu lähinnä pitkätköt etäisyydet johtuen pienestä rakennustiheydestä sekä paikka paikoin suuret korkeuserot. Pääasiassa väylät seurailevat pääväylien reittejä. Niiden rakentamisessa ei ole juurikaan huomioitu mahdollisuuksia tehdä oikaisevia reittejä sellaisten alueiden läpi, johon

autoliikennettä ei voi päästää. Oheisesta kartasta voidaan nähdä, että kevyen liikenteen saatavuus kattaa kuitenkin käytännössä koko taajaman. Kehitystarpeet liittyvät lähinnä kevyen liikenteen ympäristön kohentamiseen ja joidenkin oikaisevien reittien mahdolliseen tarpeeseen. Lisäksi tulisi kiinnittää huomiota teollisuusalueille johtaviin kevyen liikenteen reitteihin, jotta pääsy niille olisi mahdollisimman luontevaa ja suoraviivaista.

Yleisemmän tason ongelma Nastolassa on kevyen liikenteen alisteisuus suhteessa autoliikenteeseen. Tämä näkyy osittain paitsi väylästä kattaavuudessa myös sen huollossa. Paikka paikoin kevyen





*Nastolan junapysäkin ympäristössä ei ole käytännössä mitään. Mäen päällä siintää tehdasrakennus. Kuva kohti kaakkoa.*



*Nastolassa pysähtyvät junat ovat paikallisjunia.*



*Villähteen junapysäkin ympäristö on myös varsin tyhjä. Kuva Lahden suuntaan.*



*Nastolan junapysäkki. Kuva Lahden suuntaan.*



*Nastolan tärkein joukkoliikenneväline on säännöllinen paikallisbussiliikenne Lahteen.*



*Uudenkylän junapysäkki Kanervan liepeillä. Kuva Lahden suuntaan. Oikealla siintää Heinolantien risteys.*

liikenteen väylästä on kärsinyt esimerkiksi puiden juurakoiden aiheuttamia vahinkoja. Lisäksi talvela auraukset hoidetaan ensisijaisesti autoteille, vaikka lumi haittaa absoluuttisesti enemmän pyöräilyä. Ongelma on osa laajempaa suomalaista ajatusmaailmaa, jossa kevyttä liikennettä ei lasketa varsinaisten liikkumismuotojen joukkoon.

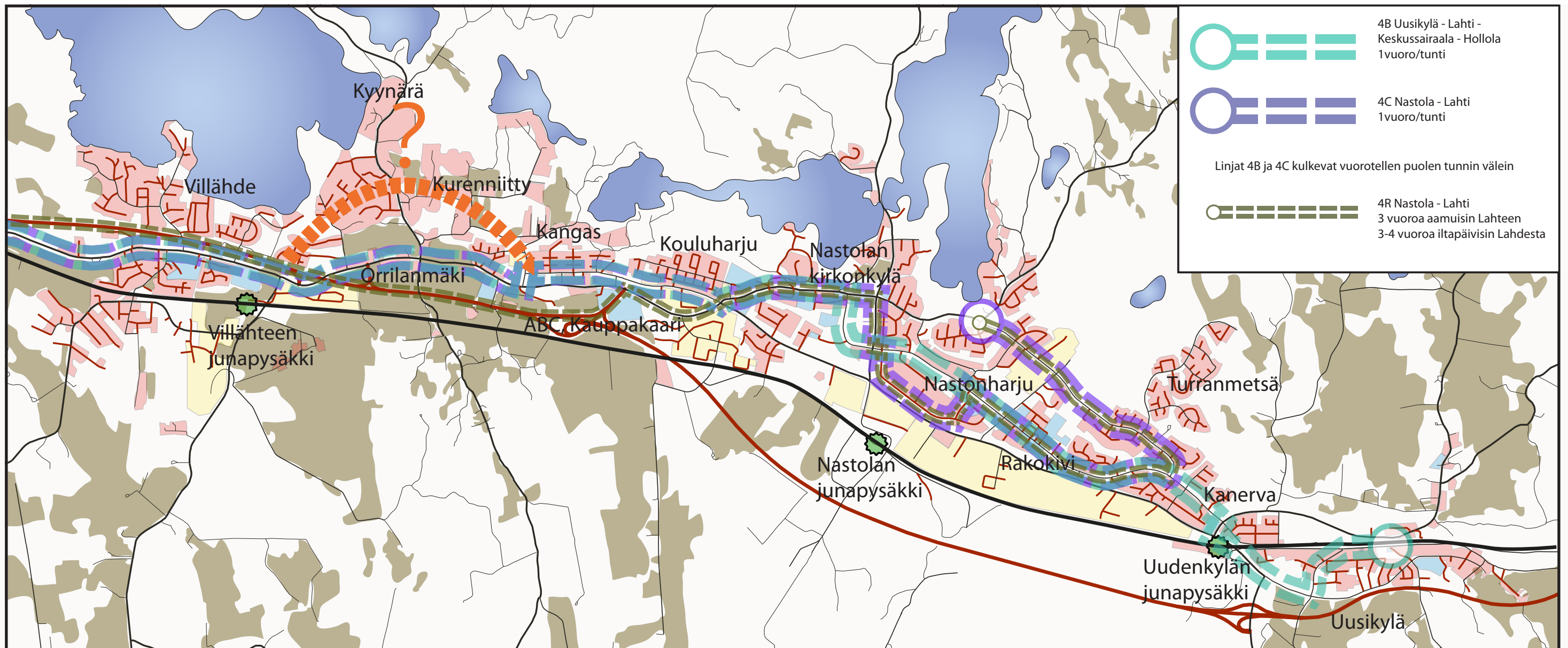
## Katumiljöö

Monista edellä mainituista seikoista johtuen Nastolan taajamasta saa melko hajanaisen kuvan. Selkeitä keskuksia on käytännössä kaksi, joissa niissäkään varsinaista katutilaa ei pääse syntymään. Tiet ovat suurimittakaavaisia ja koko liikennelogiikka on suunniteltu modernissa hengessä henkilöautolun tarpeisiin. Suunnitteluperiaatteet heijastuvat selkeästi myös ihmisten käyttäytymismalleihin. Nastola on autotaajama isolla a:lla ja kaupunkimitakaavassa lyhyetkin etäisyydet kuljetaan autolla. Hajanainen rakennuskanta antaa mielikuvan pitkistä etäisyyksistä, vaikka todellisuudessa asia ei oli-

sikaan niin. Vertaamalla etäisyyksiä esimerkiksi kaupunkikeskustaan asian huomaa selvästi - kaupungissa matkat kävellään, hajanaisessa taajamassa kuljetaan autolla.

Muutamalla sanalla sanoen Nastolan tunnelmaa liikkujan näkökulmasta voisi kuvailla metsän läpi kulkeviksi väyliksi, jossa puiden välistä siintää rakennusten hahmoja.





Nastolan bussireitit. Violetti ja vaaleanvihreä ovat vuorotellen puolen tunnin välein ajavia vuoroja. Tumma vihreä on ruuhka-aikoina ajava nopeampi vuoro. Valtaosa asutusta taajamasta on kohtuullisen matkan päässä bussireitistä. Matkat ovat kuitenkin suhteellisen kalliita ja vuoroväli harva. Lisäksi matka Lahteen kestää Vanhaa Kouvolantietä n.45 minuuttia. Kyynärän ja Kurenniityn alue on eniten sivussa bussireiteiltä. Samoin Valtatien 12:n pohjoinen alue Villähteellä.

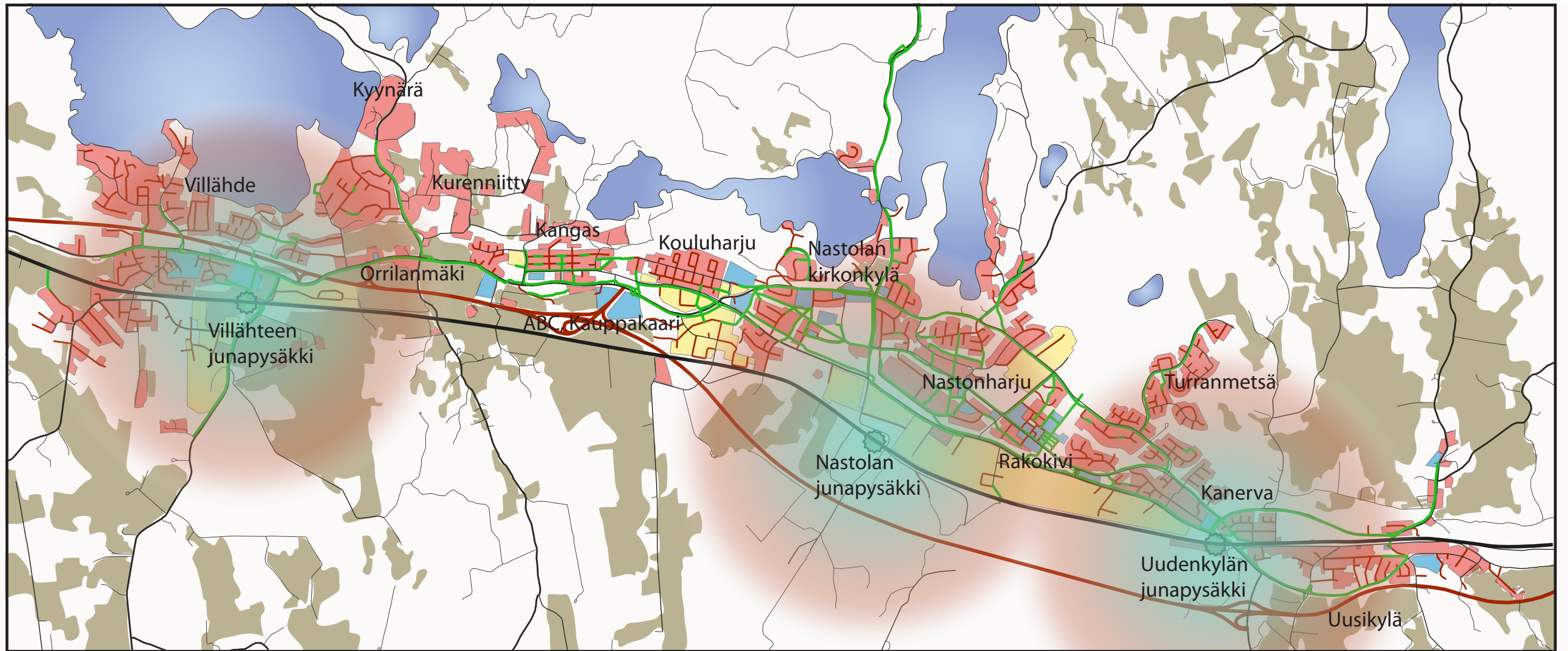
## Joukkoliikenne Linja-autot

Nastolan taajaman rakenne on muotonsa puolesta omiaan joukkoliikenteelle. Asukasmääräänsä nähden Nastolasta onkin verrattain hyvät joukkoliikenneyhteydet. Keskeisiltä alueilta kulkee paikallisbussi puolen tunnin välein, minkä lisäksi ruuhka-aikoihin kulkee nopeampi bussilinja Valtatien kautta. Kartta-analyysistä nähdään, että valtaosa taajaman asukkaista asuu vähintään kohtuullisen matkan päässä bussilinjasta. Karttaan on merkitty eri värein bussilinjoiden reitit ja niiden kattavuus. Paras vuorotiheys on keskeisillä alueilla ja Villähteellä. Bussireitistöä ja uutta rakentamis-

ta tarkastellessa voidaan kuitenkin havaita, että yhä harvempi uusi asuinalue on bussireitin varrella. Tämä seikka olisikin otettava entistä paremmin huomioon ja uutta asutusta olisi ensisijaisesti sijoitettava joukkoliikenneväylän varteen. Esimerkiksi Kankaan ja Villähteen välillä ovat maisemallisesti arvokkaat Orrilanmäen pellot, joiden läpi bussilinja kulkee. Uutta asutusta sen sijaan on sijoitettu Kurenniittyyn ja Taavilaan. Olisikin syytä tutkia, saisiko bussilinjalle tehtyä reitin suoraan Kankaan alueelta Kurenniittyyn ja sitä kautta Villähteelle.

Toisaalta nykyinen bussilinjasto on jo erittäin pitkä. Matka Uudestakylästä Lahden keskusta kestää lähes 45 minuuttia. Tätä faktaa vasten tarkastellessa tuleekin mieleen, että voisiko bussilinoja pätkittää siten, että kauempaa lähtevä bussi kulkisi linjan 4R:n tapaan ABC:n risteyksestä eteenpäin Valtatietä ja toinen, Kirkonkylästä lähtevä bussi kulkisi nykyistä reittiä Lahteen. Näin palvelutasoa saataisiin parannettua sekä Villähteellä että Uudenkylän päässä, mikä todennäköisesti tekisi joukkoliikenteestä entistä suositumpaa.





*Junapysäkkien vaikutusalueet. Ympyrän säde ~2km. Vertailun vuoksi Tampereen rautatieaseman etäisyys keskustorilta on n. 1km. Junapysäkit sijaitsevat hieman sivussa nykyisestä taajamarakenteesta. Silti niille on suurimmalta osalta asutusta varsin kohtuullinen matka. Kevyen liikenteen väylästä (vihreällä) ei kuitenkaan mahdollista helppoa saavutettavuutta. Palveluita junapysäkkien ympäristössä ei myöskään ole. Junien vuorovälit ovat nykyisellään aivan liian suuret, jotta juna voisi kilpailla matkustajamäärissä bussin kanssa. Toisaalta myös Lahden liikennejärjestelyt puoltavat bussin käyttöä paikallisliikenteessä.*

Bussiliikenteen parantamisessa piilee muna-kanalimiö. Asukkaita ja potentiaalisia käyttäjiä on liian vähän, jotta vuorovälejä voisi kannattavasti tihentää. Ja toisaalta liian harva vuoroväli huonontaa ihmisen mahdollisuuksia joukkoliikenteen aktiiviseen käyttöön. Tässäkin tapauksessa kysymys on poliittisista päätöksistä. Tätä työtä tehdessä ollaan Lahdessa tekemässä kokonaisvaltaista joukkoliikennesuunnitelmaa, joka vaikuttaa myös Nastolaan. Tavoitteena tulisi olla joukkoliikenteen saavutettavuuden merkittävä parantaminen.

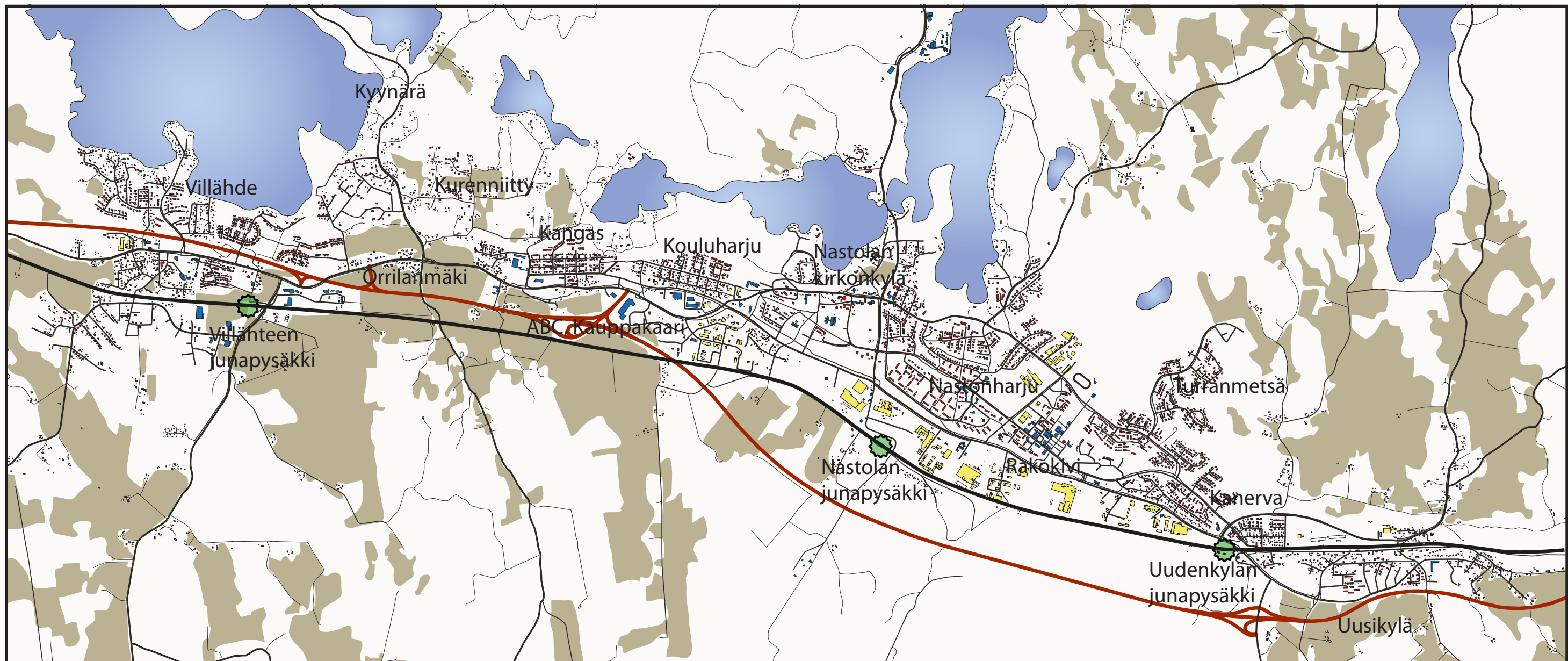
## Junaliikenne

Tulevaisuudessa ehkä bussiliikennettäkin merkittävämpi seikka on kuitenkin Nastolan junaliikenne, jota on vastikään laajennettu ottamalla käyttöön Nastolan vanhan pysäkin lisäksi kaksi ennen jo käytössä ollutta junapysäkkiä Uudessakylässä ja Villähteellä. Näistä merkittävin on eittämättä Uudenkylän pysäkki, koska sen uusi paikka sijaitsee erinomaisesti lähellä olemassa olevaa taajamarakennetta ja reittiverkostoa. Villähteen pysäkin paikka on enemmän sivussa ja keskellä peltoa. Nastolan pysäkin läheisyydessä ei ole oikeastaan mitään. Nastolan pysäkin ongelma on kuitenkin ehkä

eniten mielikuvassa. Sen sijainti ei ole loppujen lopuksi kovin kaukana esimerkiksi Niinitien alueesta, mutta kevyen liikenteen väylät sinne puuttuvat toistaiseksi täysin.

Junaliikenteen vuoroväli on toistaiseksi aivan liian harva, jotta siitä voisi puhua varsinaisena seudullisena joukkoliikenteenä. Mielikuvavaikutus on kuitenkin merkittävä. Udestakylästä pääsee reilussa tunnissa Helsingin keskusta, jos vuoro sattuu sopimaan omaan aikatauluun. Kokonaisuutena ajatellen raideliikenteellä on Nastolan taajamarakenteen ansiosta suuret mahdollisuudet kehittyä tehokkaaksi joukkoliikennekanavaksi.





*Rakeisuuskartta. Rakennettu ympäristö on selvästi muodostunut alue kerrallaan. Alueiden välissä on runsaasti tyhjää tilaa. Osa merkittävää virkistysaluetta, useimmat ei. Teiden varsilla on paikka paikoin suuria rakentamattomia vyöhykkeitä. Rakokivi erottuu ainana selvänä rakenteellisena keskuksena.*

## Rakennettu ympäristö

Nastolan rakennettua ympäristö hallitsee mäntymetsä. Salpausselän päälle rakennettu harvahko taajama jättää väliinsä runsaasti erilaista puustoa tehden kokonaistunnelmasta luonnonläheisen ja metsäisen. Karttaa tarkastellessa huomaa nopeasti, miten taajamarakenne on kasvanut paloittain pienistä kokonaisuuksista, jotka ovat jääneet toisistaan erilleen erilaisten metsiköiden jäädessä niiden väliin. Monet alueet ovat jo itsessään melko harvaan rakennettuja. Tiiviimpiä alueita voi löytää käytännössä ainoastaan Rakokivestä, missä sielläkin rakennustapa on 70-lukulaiseen tapaan avoin.

Kaikkia väliin jääviä metsäalueita ei kuitenkaan voi eikä kannata vähätellä. Muutamat alueet ovat luontoarvoiltaan merkittäviä harjumaisemia, joiden säilyttäminen on erittäin perusteltua. Samoin ne toimivat merkittävinä virkistysalueina. Oman lukunsa tuottaa harvinaisen kangasvuokon esiintymät pitkin Salpausselkää. Monin paikoin nämä metsävyöhykkeet ovat kuitenkin pieniä ja sijainniltaan käyttökelvottomia virkistyskäyttöön. Näiden vyöhykkeiden löytäminen ja käsittely tulisikin olla tiivistävän kehityksen keskiössä.

Rakennettuja, selvästi erilaisia ympäristötyyppejä, Nastolasta on löydettävissä kolme erilaista.

Suurin osa taajamasta on eri aikakausien leimamaa pientaloasutusta. Vanhimmat sotien jälkeisiltä ajoilta ja tuoreimmat 2000-luvulta. Niitä yhdistää kuitenkin tuotetun miljööön samankaltaisuus, vehreys ja katutilan väljyys. Toinen tyyppi on Nastonharjun-Rakokiven alueen 60-70-lukulainen kerrostaloympäristö, joissa pääosin lamellityyppiset kerrostalot on sijoitettu maastoon väljiin avokortteleihin. Kolmatta tyyppiä voi löytää vanhojen kylien keskusalueilta sekä Rakokivestä: Tien varreen sijoitettuja parkkipaikkojen ympäröimiä liikerakennuksia, joissa ei ole asuntoja.





*Rakokiven palveluiden vieressä on runsaasti parkkipaikkojen hallitsemaa tyhjää tilaa. Parkkipaikkojen väliin jäävät metsät eivät toimi käytännössä virkistyskäytössä, vaan niistä on syntynyt epämiellyttäviä ja likaisia paikkoja. Näin lähellä rakennettua ympäristöä viheralueiden tulisi olla perustellusti hyvin hoidettuja ja puistomaisia.*



*Aivan Rakokiven vieressä on valtava betonielementtitehdas, joka on edelleen voimissaan. Tehdas ei aiheuta juurikaan suoria ympäristöhaittoja, mutta sen ympäristö ei nykyisellään ole kovin houkuttelevaa asuinympäristöä. Pitkällä aikajänteellä tehdas siirrettäneen kauemmas taajaman keskeltä.*

Sekoittunutta rakennetta Nastolasta on vaikea löytää. Kivijalkaliikkeitä ei muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta ole eikä vanhoista liiketaloista ole alkuperäisessä käytössään kuin kourallinen. Sekoittuneisuuden puute korostaa entisestään erilaisten aluetyyppien eroja. Jatkossa toimintojen sekoittuminen sekä asutuksen tuominen liikekeskukseen on omiaan lisäämään keskustojen elinvoimaisuutta ja mielenkiintoisuutta.

## Kylämiljööt

Nastolan historia on siis alkanut kolmesta erilisestä kylästä, jotka ovat aikojen saatossa kasvaneet kiinni toisiinsa. Näistä alkuperäisistä kylistä on jäänteet jäljellä, mutta samalla ympäristöä tarkkailemalla voi havaita uusien kylämaisten paikkojen muodostumista. Historiallisesti kyläkeskukset ovat syntyneet tyypillisesti sinne, missä eri suuntaiset liikennevirrat kohtaavat tai missä on luonteva kohtaamispaikka. Vuosikymmenten kehitys autoliikenteessä ja kaupanteon vapautumisessa on siirtänyt näitä liikenteen solmukohtia yhä kauemmas asutuksesta ja vasta viime aikoina



*Nastonharjun kerrostalojen väliin ja vajaakäytöllä olevien liikekiinteistöjen parkkipaikoille sopisi runsaasti täydentävää rakentamista. Kuva Keskustieltä kohti etelää.*



*Asemantie. Uudenkylän keskusta saavutaan nousemalla ylös Salpausselän etelärinnettä. Vanha ympäristö erottuu selvästi muusta Nastolasta.*

asiaan on alettu suhtautua ongelmana. Yhdyskuntarakenteen kannalta on merkittävää, miten palvelut sijaitsevat suhteessa asutukseen. Viihtyisimmiksi ja suosituimmaksi paikoiksi kehittyvät ne alueet, missä on sekoittuneita toimintoja ja monipuolisia palveluita saatavilla.





*Villähteen raitti Lahden suuntaan. Taustalla siintää Lahden Autokorin tehdas, joka on Villähteen merkittävimpiä työllistäjiä.*



*Villähteen raitti Nastolan suuntaan. Iso parkkipaikka on muistuma tien valtatiemenneisyydestä. Lähdegrilli palvelee paitsi kylää, myös sen toisella puolella olevaa Valtatie 12: pysähtymispaikkaa.*



*Erstaan kartano on ollut aikoinaan kylän merkittävin vaikuttaja.*



*Villähteen junapysäkki. Suojellun peltomaiseman toisella puolella siintää Erstaan kartanon miljö.*



## Villähde

Villähteen läpi ajaessa voi hyvällä tahdolla kylän keskukseksi ehkä sanoa pienen K-lähikaupan ympäristöä. Sen sijainti suhteessa kylänraittiin on kuitenkin onneton: Korkeusero sekä etäisyys tiehen on huomattava eikä yhteyttä tiehen käytännössä ole.

Alue on aikojen saatossa rakentunut omakotitaloalueina molemmille puolille Valtatie 12:a. Kylänraitin tunnelma on hajanainen. Sen varrella on muutamia kiinnostavia 50-luvun liikerakennuksia, mutta muihin rakennuksiin ei varsinaista yhteyttä

voi sanoa olevan. Mukavaa tunnelmaa tuo kuitenkin Erstaan kartanomiljöön vilahtaminen tielle sekä hienona yksittäisenä rakennuksena kartanoa vastapäätä oleva Engelin suunnittelema viljamakasiiini, joka on vastikään restauroitu. Rakentamatonta maata raitin varrella kuitenkin on, erityisesti Valtatien puolella. Hyvällä ja kunnianhimoisella suunnittelulla kylänraitista voisi saada hyvinkin viihtyisän asutun kyläkeskustan.

Villähteen kokonaisrakenne on kuitenkin kylistä kaikkein yhtenäisin. Sen alue on suhteellisen selvästi rajautunut, eikä ole päässyt leviämään aivan hallitsemattomasti. Sen sijaan palvelutaso on mel-

ko kehno. Pääsy tähän on hyvät yhteydet Lahteen, josta Villähteen asukkaat hakevat palvelunsa. Yhteys Nastolan keskustaan on löyhä. Villähteen asukasmäärä ei nykyisellään yhdessä Lahden läheisyyden kanssa riitä ylläpitämään kovin monipuolisia palveluita, joten asukkaita tulisi saada keskusalueille selvästi lisää. Käytännössä tämä tarkoittaa jonkinasteista kerrostaloasutusta ja tiivistä pientaloasutusta.

Villähteen uusi junapysäkki sijaitsee melko kaukana sen "ytimestä" eikä sinne toistaiseksi ole kunnollisia suoria kevyen liikenteen väyliä.





*Kirkonkylän keskusta. Kunnantalo on kylän tärkein yksittäinen palvelu.*



*Kirkonkylän pääraitti. Rakennukset sijaitsevat kaukana tiestä ja niiden edessä on parkkipaikat.*



*Kirkonkylän pääraitti. Rakentamistavasta johtuen katutilaa ei pääse syntymään.*



*Karhusillantien risteys ja seurakuntatalo. Harjulta aukeaa hienot maisemat Kukkasjärville. Tie on liikennemääräänsä nähden ylimitoitettu ja halkaisee maiseman ikävästi.*



## Kirkonkylä

Kirkonkylän miljöötä hallitsee tietysti Nastolan kirkko. Maisemiltaan upeasti pohjoiseen Kukkasjärvelle aukeava raitti jää kuitenkin tunnelmaltaan hieman hajanaiseksi. Varsinaista katutilaa ei pääse syntymään missään vaiheessa johtuen laajoista parkkipaikkakentistä rakennusten edessä. Sekoitunutta rakennetta ei myöskään käytännössä ole. Teiden parannusten yhteydessä monet vanhat tienvarsitalot ovat jääneet kovasti tien puristuksiin. Palveluita kirkonkylästä kuitenkin löytyy jonkin verran.

Kirkonkylä on Nastolan hallinnollinen keskus. Siellä ovat kunnanvirasto ja muut kuntalaisille suunnatut viralliset palvelut. Näiden lisäksi on joitakin kaupallisia palveluita. Kirkonkylässä on jonkin verran kerrostaloja, jotka on pääsääntöisesti sijoitettu omille väljille tonteilleen.

Voimakkaat maastonmuodot hallitsevat Kirkonkylää. Rinne laskeutuu harvana männikkönä jyrkästi pohjoiseen heti raitin vierestä. Kirkon pohjoispuolella on Nastolan vanhinta kulttuurimaisemaa rakennuksiin ja peltoineen. Maisemassa sijaitsee myös taidekeskus Taarasti, joka on Nastolan kulttuuritahtumien keskeinen paikka. Maasto nousee edelleen

kirkonkylän eteläpuolelle. Korkeimmalla kohdalla sijaitsee Nastolan terveyskeskus. Idän puolella on vanhahko omakotitaloalue. Kirkonkylä on laajentunut länteen uudella Aurinkorinteen alueella, jonka vieressä sijaitsee vuosisadan alkupuolelta peräsin oleva komea entinen tuberkuloosiparantola.

Kirkonkylän ympäristössä on runsaasti käyttämättömiä maa-alaa eri tyyppisinä metsäisinä välivöhykkeinä. Keskeisellä paikalla sijaitseva hautausmaa rajoittaa hieman harmillisesti kirkonkylän tiivistämismahdollisuuksia.





*Muutama vuosi sitten purettu vanha S-market jätti jäkeensä valtavan parkkipaikan aivan Rakokiven keskusta. Lisäksi liikennejärjestelyt ovat epäselviä. Tilanne on todennäköisesti vain väliaikainen.*



*Rakokiven raitti Lahden suuntaan. Väylä on leveä, eikä kylämaista katutilaa muodostu ruutukaavasta huolimatta.*



*Rakokiven raitti Uudenkylän suuntaan.*



## Rakokivi

Kuten historiakatsauksessa mainittiin, Rakokivi syntyi tarpeiden ja maanomistussuhteiden pakotta-  
ma erilleen Kirkonkylästä. Se on siis suhteellisen  
uusi keskus, mutta eittämättä Nastolan tärkein.  
Valtaosa kaupallisista palveluista sijaitsee juuri  
Rakokivessä. Miljööstä tulee mieleen 80-90-luvun  
vaihde postmodernin arkkitehtuurin siivittämänä.  
Tunnelmaa hallitsee yksikerroksiset palveluraken-  
nukset, joita on hajanaisesti molemmin puolin Ra-  
kokiventietä. Monia rakennuksia hallitsee niiden  
edessä olevat parkkipaikat. Rakokivessä sijaitsee  
myös Nastolan tori, jota käytetään harvakseltaan.

Miljööinä tori ei ole kovin kutsuva johtuen osittain  
sen sijainnista parkkipaikkojen välissä. Rakokiven  
välittömässä läheisyydessä sijaitsee jonkin verran  
kerros- ja rivitaloja, mutta varsinaisia liike-  
ja asuinrakennusten yhdistelmiä on tasan yksi. Ei  
voida siis missään tapauksessa puhua sekoittunees-  
ta rakenteesta.

Rakokiven liikennejärjestelyjä on muokattu use-  
assa vaiheessa ja varsinkin ulkopuolisen näkökul-  
masta ne ovat melko sekavat. Selkeän kortteliajat-  
telun puuttuminen ruutukaavamaisuudesta huolimatta  
tekee kokonaisuudesta hämmentävän.

Tärkeimmät julkiset palvelut Rakokivessä ovat  
Nastopolin lukio ja ammattikoulu, Nastolan kir-  
jasto, Rakokiven koulu liikuntasaleineen sekä kan-  
salaisopisto. Aivan Rakokiven vieressä sijaitsee  
urheilukeskus uimahalleineen. Palveluiden kannalta  
Rakokiven voisi sanoa olevan Nastolan todellinen  
keskusta.

Kokonaisuutena Rakokiven vaikutusalue on laaja.  
Periaatteessa myös Nastonharjun pieni keskitty-  
mä lasketaan Rakokiveen kuuluvaksi. Näitä erottaa  
suuri maisemoitu hiekkakuoppa joka on toistaiseksi  
vain aidattu ja siten käyttämättömänä.





*Uudenkylän pääraitti Lahden suuntaan ja vanha Uudenkylän kirjaston talo sekä 4B-bussin kääntöpaikka. Tie on ollut aikoinaan päätie Lahdesta Kouvolaan ja sen mitoitus on edelleen sama. Pääraitilla ei ole kevyen liikenteen väyliä ja siinä ajetaan suurilla nopeuksilla. Junarata kulkee kuvasta katsoen raitin oikealla puolella.*



*Uudenkylän raitti Kouvolan suuntaan. Vanhassa kaupparakennuksessa toimii nykyisin kahvilakioski.*



*Puutarhatie Lahden suuntaan. Jyrkän harjurinteen alapuolella sijaitsee muutama kerrostalo.*



## Uusikylä

Uusikylä on vanhoista kylistä eniten kärsinyt taajamarakenteen muutoksesta. Aikoinaan elinvoimaisesta kylästä ovat kadonneet käytännössä kaikki palvelut erilaisten tieratkaisujen ja taajaman painopistemuutosten takia. Sen raitti on nykyisellään ankea ja ympäröivät rakennukset huonokuntoisia. Tieympäristö on pääväylämenneisyytensä takia täysin ylimitoitettu, kevyen liikenteen väyliä ei ole eikä uusia rakennuksia ole tehty vuosikausiin. Vanhat rakennukset ja niiden menneisyys kuitenkin tuovat tähän surulliseen näkymään tunnelmaa vanhoja suuria puita ja paikoin lehtomaista kasvillisuutta

unohtamatta. Suurimmat rakenteelliset ongelmat Uudessakylässä nykyisellään liittyvät junaradan muodostamaan voimakkaaseen liikenteelliseen esteeseen sekä uusien rakennuspaikkojen puutteeseen. Erityisesti Uudenkylän koillisosien asukkaat kaipailevat kunnollista reittiä radan eteläpuolelle.

Uudenkylän varsinainen keskus sijaitsee junaradan eteläpuolella. Asemarakennus on muistona Uudenkylän menneestä asemasta. Monissa rakennuksissa on myös vanhoja liiketiloja, joita on otettu muuhun käyttöön. Uudenkylän asukasmäärä ilman läpikululiikennettä ei pysty elättämään juurikaan lähipalveluita. Radan pohjoispuolta hallitsee Heino-

lantie, joka on kokonsa puolesta ongelmallinen. Heinolantien ja radan väliin jäävä pientaloalue lasketaan kuuluvaksi Uudenkylän sijasta Kanervaan. Aivan Uudenkylän keskellä sijaitsee edelleen käytössä oleva teollisuusalue, jolle on myös oma raitide. Uudenkylän ratapiha on vastikään uusittu ja on Lahden ja Kouvolan välillä ainutlaatuinen.

Udellakylällä on vanhan miljöönsä puolesta kuitenkin hienot mahdollisuudet läpikulkuliikenteen poistuttua kehittyä erittäin miellyttäväksi, kylämäiseksi asuinalueeksi. Uuden junapysäkin sekä jo kulkevan linja-autoreitin ansiosta saavutettavuus Uudessakylässä on kohtalaisen hyvä.





*Nastolaan saapuvan ensimmäinen kosketus taajamaan. Vasemmalla ABC ja oikealla Kauppakaaren ensimmäinen automarketrakennus*



*Heinolantien ja Rakokiventien risteys kuvattuna etelään. Heinolantie päättyy taustalla näkyvään risteykseen ja Uudenkylän uusi junapysäkki sijaitsee risteyksen takana.*



*Kyynärän uusi asuinalue rakentuu Kymijärven rantamaisemiin. Kuva kohti Lahtea.*



*ABC:n alue kuvattuna pohjoisesta. Kuvassa näkyvää suurta risteystä muutetaan tätä kirjoitettaessa kiertoliittymäksi, joka tuo muutoksia koko ABC:n ympäristöön.*



*Heinolantien risteys. Junapysäkki näkyy taustalla. Väylien leveys on käyttönsä nähden suuri.*



*Kyynärän ensimmäiset talot nousevat. Maaperään on jouduttu tekemään suuria investointeja sen saattamiseksi rakentamiskelpoiseksi.*

## Uudet kyläkeskukset

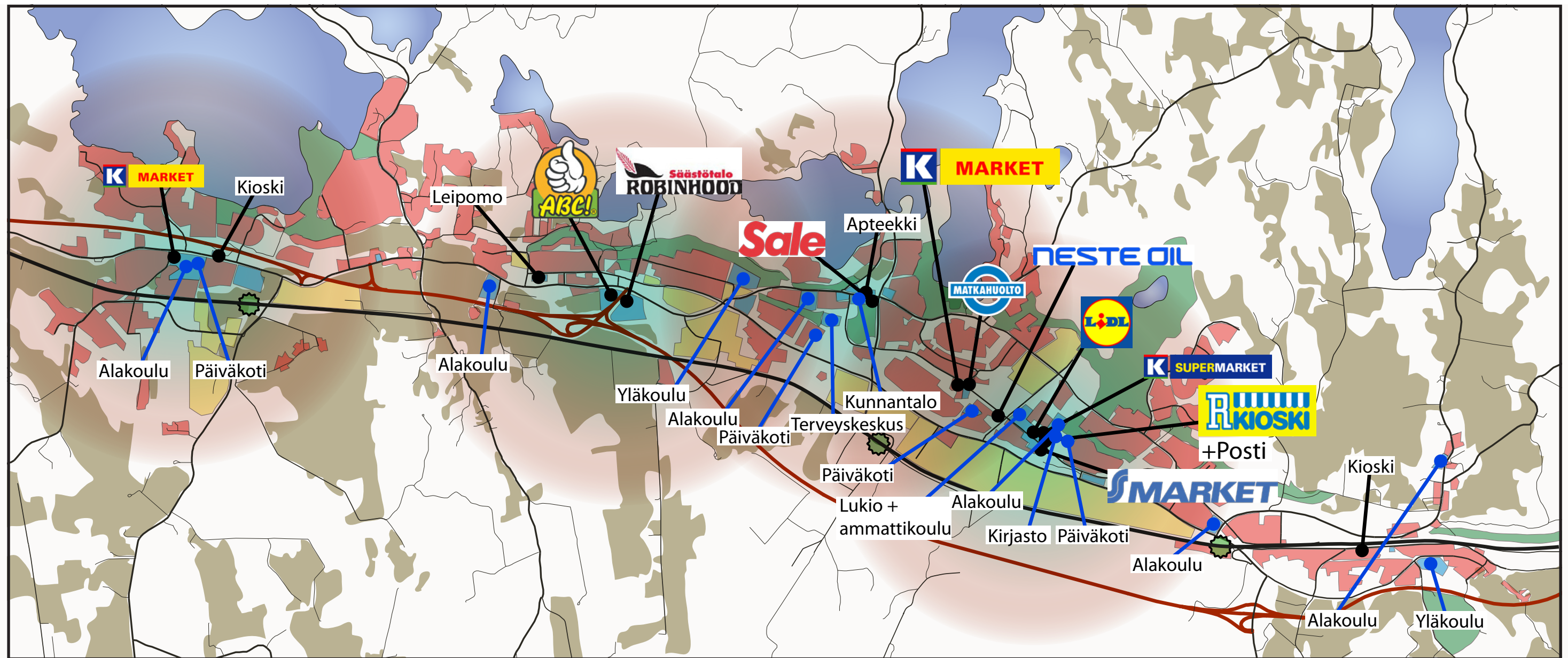
Vanhojen kylien: Villähteen, Kirkonkylän ja Uudenkylän sekä tietysti Rakokiven liikekeskuksen lisäksi taajamarakennetta tarkasteltaessa ja raitteja kulkiessaan voi löytää helposti muutamia mahdollisen palvelukeskittymän paikkoja: Ensimmäinen ja ehkä merkittävin on nykyisen ABC:n ympäristö, johon on syntymässä runsaasti palveluja. Myös asutuksen sijoittaminen alueelle olisi kuitenkin ensiarvoisen tärkeää. Paikka toimii myös Nastolan pääasiallisena sisääntuloporttina, joten suunnitteluun tulisi kiinnittää pikaisesti huomiota.

Toinen mahdollinen keskuksen paikka löytyy Kärnervasta, uuden junapysäkin ympäristöstä. Sijainti on logistisesti Nastolan toinen sisääntuloportti. Paikalla sijaitsee jo koulu, mutta ei minkäänlaisia palveluita. Vuoden -91 yleiskaavassa alueelle on merkitty pieni palveluiden alue. Haluttaessa harkituilla toimenpiteillä alueesta voisi kehittyä kuitenkin miellyttävä kyläkeskittymä. Asian voi kuitenkin nähdä myös Uudenkylän edesmenneen keskuksen siirtymisenä logistisesti nykypäiväiseen paikkaan.

Tulevaisuudessa voidaan nähdä Kyynärän alueelle, Kymijärven itäpuolelle muodostuvan jonkinastei-

sen keskuksen paikan. Alue on parhaillaan voimakkaan rakentamisen kohteena ja tulevaisuus näyttää, kuinka paljon alue laajenee järven pohjoisrantaa pitkin. Tuolloin etäisyys nykyisiin palveluihin muodostuu niin suureksi, että uusia lähipalveluita luultavasti tarvitaan. Tällä hetkellä alueesta on rakentumassas omakotitalovaltainen, hyvin perinteisen kaltainen alue.





Nastolan tärkeimmät palvelut ja niiden saatavuus (säde n.2km). Pääosa kaupallisista palveluista on keskittynyt Rakokiveen. Hallinnolliset palvelut löytyvät puolestaan kirkonkylän ympäristöstä. Kouluja on useita koko nauhataajaman alueella. Toinen yläkouluista sijaitsee historiallisista syistä aivan taajaman itäreunalla, Uudestakylässä. Parhaat kaupallisten palveluiden saatavuusalueet sijoittuvat Rakokiven ja Kirkonkylän välille. Pisimmät etäisyydet ovat Uudestakylästä sekä uusilta alueilta Turranmetsästä sekä Kurenniitystä.

## Palvelurakenne

Nastola on palvelurakenteen kannalta haasteellinen paikka. Vaikka 15000 asukkaasta valtaosa asuu nauhataajaman alueella, aiheuttaa taajaman pitkänomainen nauharakenne haasteita palveluiden saatavuudelle. Vielä merkittävämpi tekijä on kuitenkin palvelutarjonnaltaan monipuolisen Lahden läheisyys; mikäli Nastola sijaitsisi itsenäisesti kaukana suuremmista kaupungeista, olisi sen palvelutarjonta luultavasti paljon monipuolisempi. Peruspalvelut kunnasta kuitenkin löytyvät: useampi päivittäistavarakauppa, vaatekauppoja, apteekki, suhteellisen kattavat terveyspalvelut, useita

baareja jne. Taajaman rakenteen takia joihinkin palveluihin on kuitenkin pitkät etäisyydet. Esimerkiksi kunnan ainoa apteekki sijaitsee Kirkonkylässä, johon on vaikkapa Uudestakylästä kuuden kilometrin matka. Villähteellä asuvat tuskin edes käyttävät Kirkonkylän tai Rakokiven palveluita, vaan hakevat ne Lahdesta. Etäisyyksien aiheuttamat haasteet johtavat siihen tosiasiaan, että ilman henkilöautoa Nastolassa on aivan keskeisiä alueita lukuun ottamatta melko vaikeaa saavuttaa kaikkia palveluita.

Kauppapalvelut ovat keskittyneet suurimmilta osin Nastolan liikekeskukseen Rakokiveen. Vaatekaupat

ja muut erikoisemmat liikkeet sijaitsevat siellä. Pienempiä liikkeitä löytyy Nastonharjusta, Kirkonkylästä sekä joitakin myös Villähteeltä. ABC:sta taas on muodostunut ajan myötä koko autotaajaman ”lähikauppa” laajojen aukioloaikojensa takia. Uusikylä sen sijaan on jäänyt ajan saatossa baaria ja vastikään avattua kioskia lukuun ottamatta kokonaan palveluitta.

Nastolan kaupalliset palvelut joutuvat yhä enenevässä määrin kilpailemaan Lahden automarkettien muodostaman hintapaineen alla, mikä ei ole omiaan edistämään lähipalveluiden paranemista. Esimerkiksi rautakauppaa Nastolassa ei ole lainkaan.





*Rakokiven tori, jonka ympärillä on pääosa rakokiven palveluista. Tori toimii pääosan ajasta parkkipaikkana. Taustalla siintää kerrostaloja, mutta torin ympärillä asutusta ei ole.*



*Uudenkylän ainoa palvelu on hiljattain avattu kioskikahvila.*



*Kirkonkylän palvelukeskittymä. Kirkonkylän palvelut ovat melko suppeat. Oikealla puolella tietä on ainoa kauppa sekä joitakin pienempiä palveluita. Vasemmalla puolella Nastolan ainoa apteekki.*



*Kirkonkylän liepeillä sijaitseva taidekeskus Taarasti.*

Päinvastoin Kauppakaareen, ABC:n kupeeseen ollaan suunnittelemassa uutta päivittäistavarakauppaa pääväylän varteen juuri autoilevan kansan tarpeisiin. Huonossa tapauksessa tämä kaupan keskittymä huonontaa lähipalveluiden kehittymisen mahdollisuuksia entisestään. Pienessä taajamassa yksikin ulkopuolinen houkutteleva palvelu voi sekoittaa koko palveluasetelman kerralla, joten asiaan tulee suhtautua vakavasti.

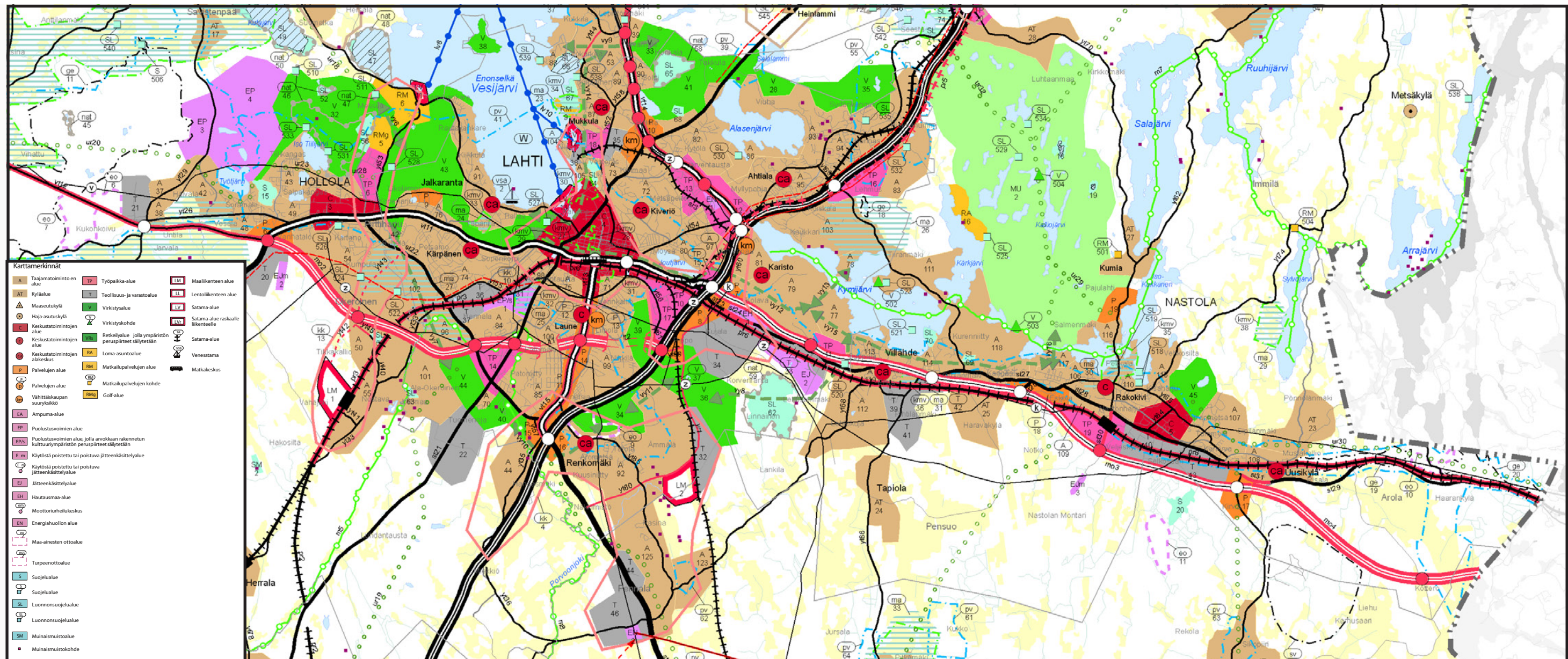
Kunnallisten palveluiden pääkeskus on Kirkonkylä ja siellä sijaitseva kunnanvirasto. Kelan toimistoa tai poliisia Nastolassa ei enää ole, mutta työvoimatoimisto toimii edelleen Kirkonkylässä. Kou-

luja nauhataajamassa on useita: alakouluja kuusi ja yläkouluja kaksi. Lisäksi Rakokivessä sijaitsee Nastopoli, jossa toimivat lukio ja ammattikoulu. Kirjasto löytyy myös Rakokivestä, alakoulun yhteydestä.

Nastolan ravintolapalvelut rajautuvat lähinnä lähibaareihin sekä erilaisiin etnisiin ravintoloihin. Perinteistä ruokaravintolaa Nastolassa ei enää ole, ellei sellaiseksi lasketa ABC:n tarjontaa. Etniset ravintolat ovat nykysuuntauksen mukaisesti ottaneet ravintolamarkkinat haltuunsa. Muutamat grillikioskit ovat sitä kautta lopettaneet toimintansa.

Autoilevana kuntana Nastolassa on ollut aikaisemmin useampia huoltoasemia. Pohjavesialuetta koskevien määräysten takia niiden määrä on kuitenkin pudonnut kahteen, joista Rakokivessä sijaitseva Neste joutuneen lähiaikoina myös lopettamaan toimintansa, kun ympäristölupaa ei uusita. Tietävästi huoltoasema siirtyy sekin Kauppakaaren automarket-alueelle.





*Päijät-Hämeen maakuntakaava. Lahti dominoi aluetta keskusta-alueellaan sekä isojen teiden varsille sijoittuvilla kaupallisilla palveluillaan. Uudenkylän risteysalueelle on sijoitettu myös palvelutoimintaa, mikä tulee luultavasti poistumaan jatkossa. Rakokivi on merkitty keskustatoimintojen alueeksi, jonka lisäksi Uusikylä, Kirkonkylä ja Villähde on merkitty keskuspaikoiksi. Merkittävää on asuinalueiden suurehko kasvuodotus pohjoiseen. Villähteen junapysäkin ympäristö on merkitty toistaiseksi teollisuuskäyttöön. Kaavakartassa näkyy myös Valtatie 12:n uusi linjaus Udestakylästä eteenpäin.*

## Kaavatilanne

Nastolan kaavatilanne on - ehkä odotetusti - hie-  
man hajanainen, eikä kunnollista kokonaissuunnit-  
telua ole tehty ainakaan 20 vuoteen. Viimeisin  
on Nauhtaaajaman kokonainen yleiskaava vuodelta  
1991 jota on sen jälkeen päivitetty erilaisilla  
osayleiskaavoilla. Tuorein kokonaiskatsaus on vuo-  
den 2006 maakuntakaava. Varsinaiset asemakaavat  
ovat pienempiä kokonaisuuksia, joihin tässä työssä  
ei pureuduta.

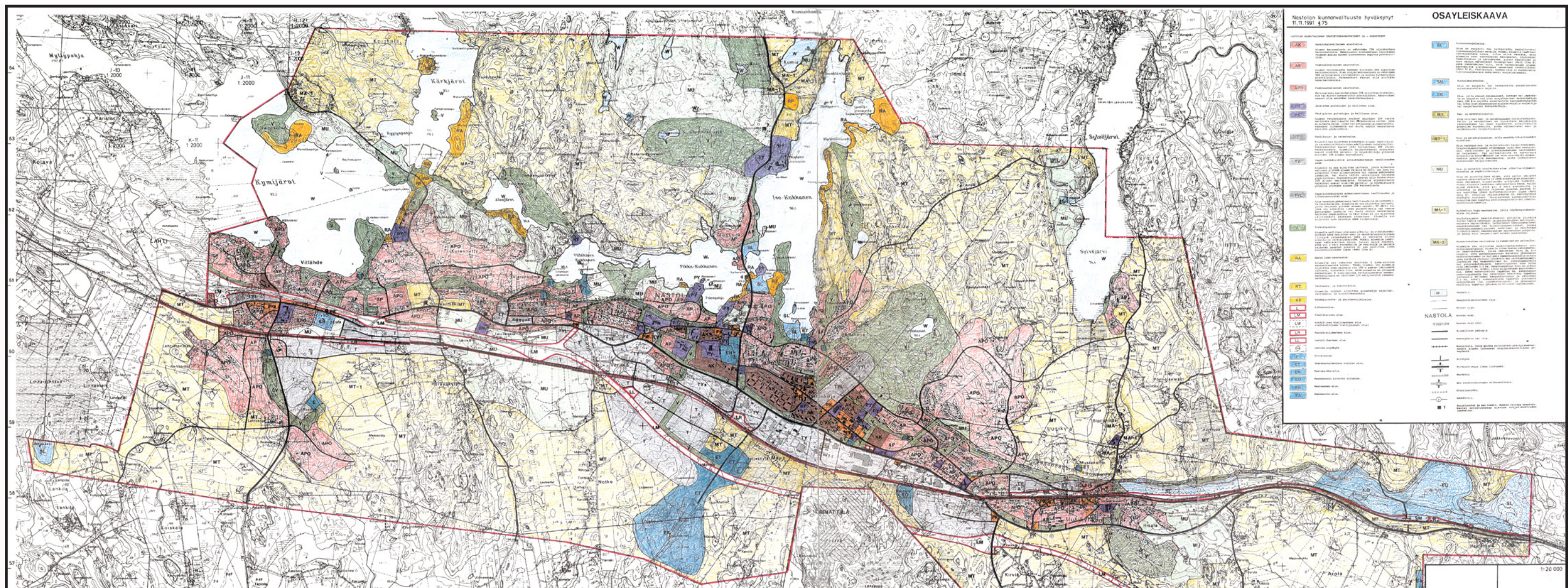
## Maakuntakaava

Nastolassa on voimassa Päijät-Hämeen vuoden 2006  
maakuntakaava, johon ollaan tätä työtä kirjoitet-  
taessa tekemässä tarkastuskerrosta (ja johon työn  
päätelmät toivottavasti voivat vaikuttaa). Maa-  
kuntakaavassa nauhamainen taajama on esitetty to-  
dellista leveämpänä ja siitä on ehdotettu tehtä-  
väksi rönsyjä lähinnä pohjoiseen. Käytännössä koko  
Salpausselän pohjoispuoli on merkitty asumiseen,  
kun taas nykyisten teollisuusalueiden lisäksi  
junaradan ja Valtatie 12:n välinen alue on varattu  
teollisuudelle. Merille pantavaa on se, että lä-  
hes jokaiseen liittymään on nykyisen toimintatavan

mukaisesti merkitty kaupallisten palveluiden alue.  
Todennäköisesti osa näistä merkinnöistä tulee pois-  
tumaan uusintakierroksella jo uusien asetusten ta-  
kia. Valtatien eteläpuolelle ei Villähdettä lukuun  
ottamatta ole esitetty rakentamista.

Lahden rajan tuntumassa maakuntakaava näyttää  
rakennetun alueen yhdistyvän saumattomasti. To-  
dellisuudessa Lahden puolella rakentamista tuskin  
tullaan koskaan ulottamaan Nastolan rajaan saak-  
ka johtuen Kymijärven eteläpuolella sijaitsevasta  
kaatopaikasta, jonka hajuhaitat ovat jo nykyisin  
ongelma. Toisaalta yhtenäinen asutus näyttää ku-  
rovan Nastolaan myös Kymijärven pohjoispuolelta.





*Nauhataajaman yleiskaava 1991. Villähteen osalta yleiskaava on jo vanhentunut, mutta ABC:n tienoilta Uuteenkylään se on edelleen voimassa. Asuinalueita on kaavailtu laajennettavaksi rönsyillä pohjoiseen Turranmetsässä, Kurenniityllä, Iso-Kukkasen molemmin puolin sekä Villähteeltä etelään. Teollisuudelle on varattu merkittävästi tilaa rautatien molemmin puolin.*

Tämä skenaario vaikuttaa tulevaisuudessa todennäköisemmältä. Kehitys saattaa muuttaa nauhataajaman suuntausta oleellisesti varsinkin joukkoliikenteen kannalta.

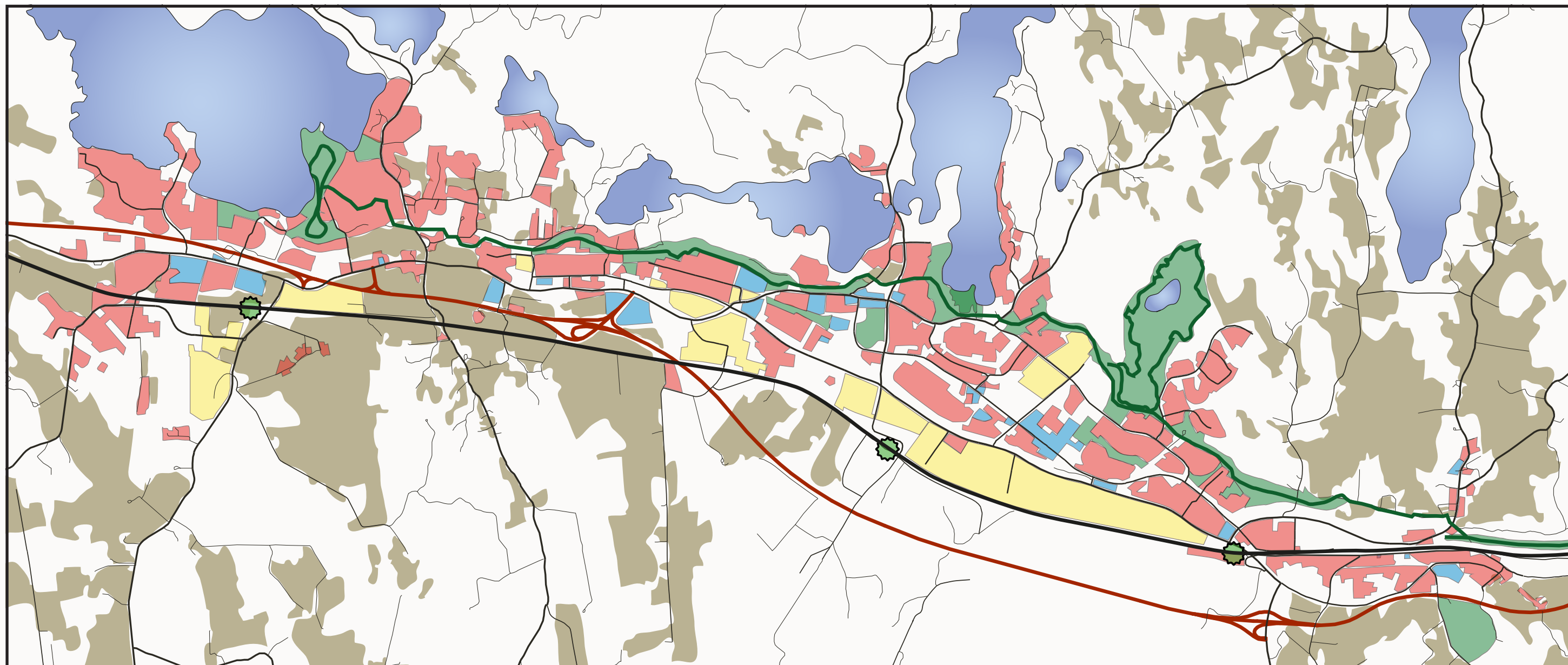
## Yleiskaavat

Nastolan nauhataajamasta on tehty kokonainen yleiskaava vuonna 1991, joka on edelleen voimassa Kirkonkylän ja Uudenkylän alueilla. Se on monin paikoin vanhentunut, eikä sitä ole myöskään noudatettu asemakaavoituksessa kovinkaan tarkasti. Yleiskaavaa on myöhemmin muutettu osayleiskaavoilla Villähteellä, Kyynärässä sekä uudella Turpeensalmen alueella, joka sijaitsee Pikku-Kukkasen eteläpuolella

Vuoden 1991 yleiskaavassa silmiin pistävimpiä piirteitä on nykyisiä alueita huomattavasti laaj-

jemmat omakotitaloalueet Turranmetsässä sekä Villähteellä. Teollisuudelle on varattu valtavasti tilaa radan molemmin puolin. Sen sijaan kaupallisten palveluiden alueita on kohtalaisen vähän eikä esimerkiksi ABC:n liikenneasemaa tai Kaupakaaren kaupallista palvelualueita ole lainkaan. Muuten yleiskaava pitää melko lailla paikkaansa ollen näin lähinnä tilanteen toteava. Ylisuuria kehitysihanteita teollisuuden kasvua lukuun ottamatta kaavasta ei ole luettavissa.





*Nastolan tärkeimmät virkistysreitit. Vihreällä viivalla on merkitty nauhataajaman tärkeimmät virkistysreitit. Yhtenäinen reitti kulkee Villähteen pururatareitiltä koko nauhataajaman matkalta urheilukeskuksen kautta Uuteenkylään. Uudestakylästä reitti jatkuu littiin osanana kuntarajat ylittävää reitistöä. Taajaman muodosta johtuen tälle reitistölle on varsin lyhyt matka joka puolelta taajamaa. Tärkein paikka reitillä on urheilukeskus laajoine pururatoineen.*

## Virkistysreitistöt

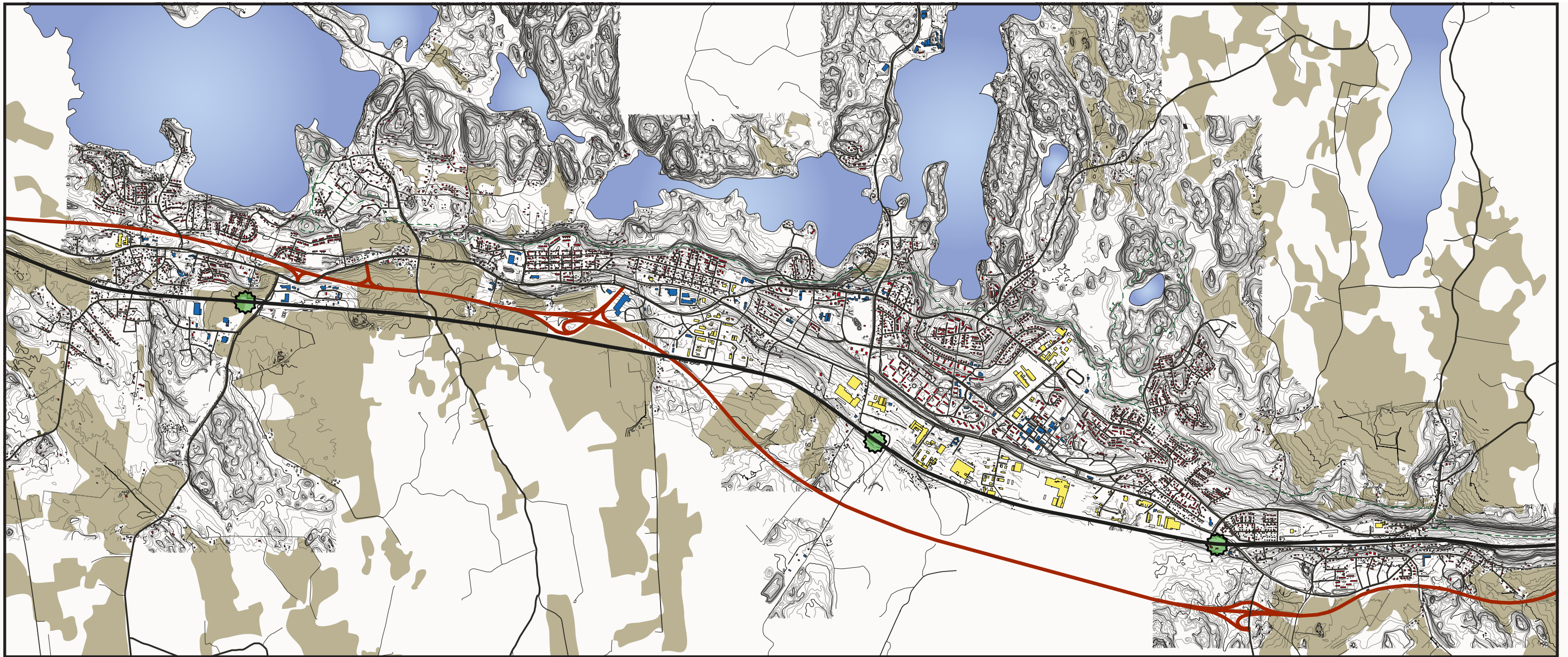
Nauhataajaman muoto mahdollistaa sen, että lähes joka puolelta Nastolaa on kohtalaisen lyhyt matka hoidetuille virkistysreitistöille. Reitistön solmukohta on Rakokiven urheilukeskus, jonka ympäristössä on monipuoliset pururadat. Talvisin nämä reitit toimivat suosittuina hiihtolatuina. Urheilukeskuksesta reitit jatkuvat itään ja lähteen ja kulkevat käytännössä koko taajaman matkalta Salpausselän pohjoisrinteitä pitkin. Länteen aina Villähteelle saakka kulkeva valaistu reitti, Loistopolku, kulkee lähes kaikkien asuinalueiden vierestä. Idän suuntaan reittiä ei ole kaikilta osin

valaistu, mutta Uudestakylästä eteenpäin reitillä on valaistu osuus. Reitistö on osa ylimaakunnallista liikuntareitistöä, jota pitkin pääsee Lahden kaupungin rajalta Iitin rajalle saakka. Pikku-Kukkasen pohjoispuolella, Pajulahden ympäristössä on lisäksi Pajulahden Urheiluopiston ylläpitämiä ulkoilureitistöjä.

Varsinaisten liikuntareittien lisäksi eri asuinalueiden väliin jääviä metsiä käytetään aktiivisesti virkistysalueina. Erityisesti sellaiset alueet, jotka rajoittuvat eri asuinalueiden väliin ovat

tärkeitä. Kokonaisuutena voitaisiin sanoa, että iso osa Nastolan viehätuksesta liittyy juuri näihin kivikkoisiin, helppokulkuisiin mäntymetsiin.





*Nastolan korkeusmaailma. Maastonmuodot ovat tärkeä Nastolan identiteettiin vaikuttava tekijä. Salpausselkä erottuu selkeänä alueena kautta koko taajaman. Pohjoisrinteet ovat pääsääntöisesti erittäin jyrkkiä ja aiheuttavat haasteita liikkumiselle. Suurin osa asuinalueista on sijoittunut harjun päälle. Varsinkin uudemmat asuinalueet seurailevat maastonmuotoja tarkasti.*

## Ympäristö

Salpausselän kuivat kangasmetsät ovat nauhataajamassa hallitseva ja maisemallisesti hallitseva tekijä. Heti harjulta syrjään siirryttäessä voidaan löytää kuitenkin mitä erilaisimpia metsätyyppejä ja erityisen suuren kontrastin tuo Salpausselän etelä- ja pohjoispuolen ero. Pohjoispuoli muistuttaa Järvi-Suomea kun taas eteläpuolella järviä ei käytännössä ole. Myös maastonmuodot ovat selvästi erilaisia pohjois- ja eteläpuolilla.

Pohjoispuolen järvien välissä maasto on kallioista ja paikoin korpimaisen jylhää. Vanhoja pelloja

on lähinnä Uudenkylän seudulla. Salpausselän pohjoisrinteitä hallitsevat tiheähköt kuusimetsät ja varsinkin Kukkasjärvien ympäristöä leimaavat voimakkaat kalliorinteet. Rantoja on joiltakin osin pyritty suojelemaan, vaikka mökkirakentaminen onkin paikoin runsasta.

Eteläpuolella puolestaan on tasaisempaa. Länsiosissa alavat alueet on otettu viljelyskäyttöön. Kirkonkylän ja Rakokiven kohdilla eteläpuolella on puolestaan laajat suoalueet.

Salpausselkä aiheuttaa voimakkailla rinteillään myös ongelmia. Paikka paikoin erittäin jyrkät rin-

teet ovat vaikeakulkuisia - käytännössä mahdottomia kulkea - ja pohjoispuoleltaan myös kylmiä ja varjoisia.

Nastola sijaistee valtakunnallisesti arvokkaiden pohjavesien päällä - seikka joka täytyy ottaa ja otetaankin huomioon kaikessa taajaman alueelle tehtävissä toimenpiteissä. Merkittävin koko Nastolan rakentumisen tekijä on Salpausselän huoletto- man rakentamisen mahdollistava maaperä.





*Orrilamäen ympärillä avautuvat pellot ovat lähes ainoita peltomaisemia nauhataajaman matkalla. Ne ovat maisemallisesti merkittävät. Kuva Lahden suunnasta.*



*Salpausselän jyrkät rinteet luovat Nastolan omaleimaisen ilmeen. Kuva Kukkastieltä kohti Kirkonkylää.*



*Nastolan taajamaa hallitsevat kivikkoiset mäntymetsät.*



*Salpausselän päällä mäntymetsissä kulkevat polut ovat tärkeimpiä virkistysalueita sekä ikiaikaisia kulkureittejä.*



*Salpausselän pohjoispuolella aukeavat hienot järvimaisemat. Kuva Karhusillantieltä Iso-Kukkaselle.*

## Maisemat

Tärkeimmät maisemat Nastolassa ovat kiistatta Salpausselän päältä aukeavat näkymät pohjoiseen. Erityisesti Kirkonkylän alueella näkymiä voi verrata Kangasalan kansallismaisemiin. Onkin erikoista, että Nastolassa Salpausselällä ei ole ainuttakaan näkötornia, joita Kangasalassa on peräti kolme. Arkeen kulkijan näkökulmasta maisemia on kuitenkin muitakin. Tärkein niistä lienee Villähteen laajat peltomaisemat, joita voisi sanoa kulttuurimaisemaksi. Niiden arvoa ei nykyisissä kaavoissa ole selvästikään tunnustettu, mutta maisemallisesti ne ovat nauhataajamassa ainutlaatuisia. Ainoastaan

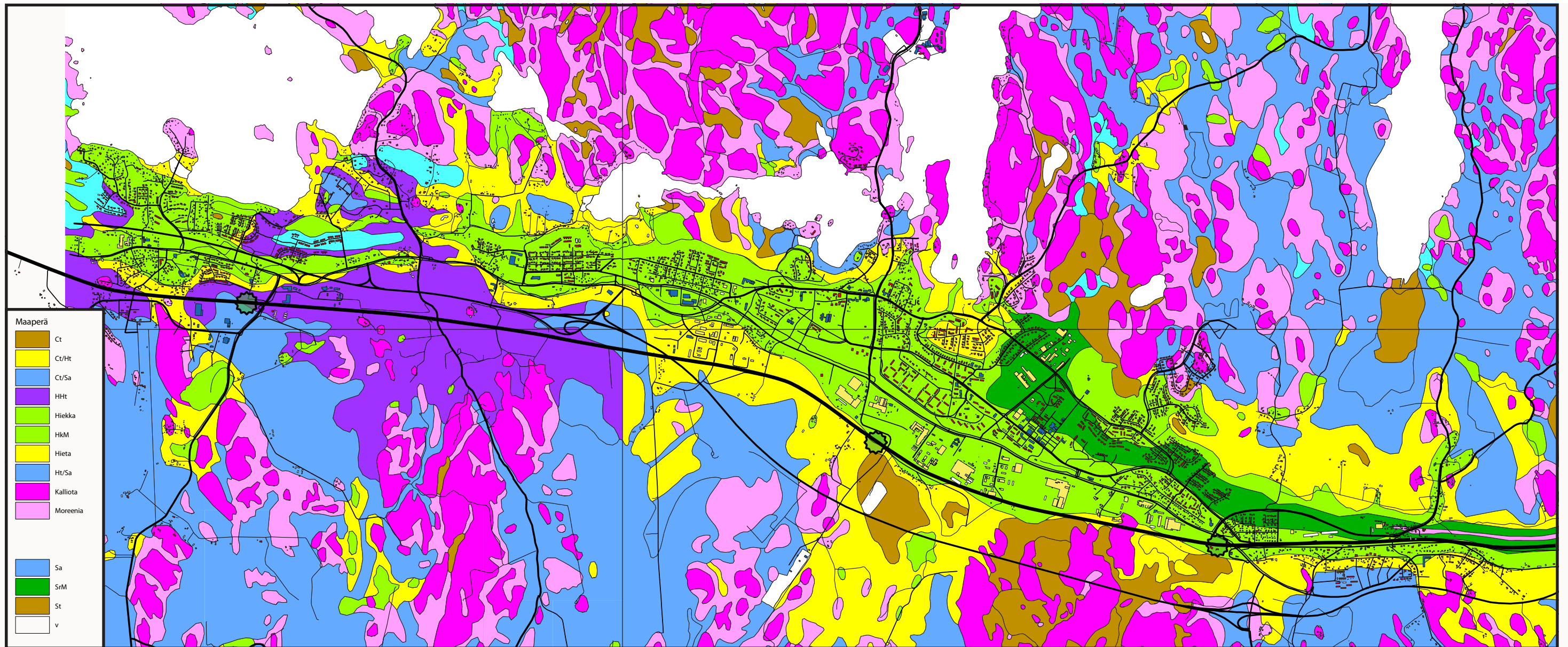
Erstaan kartanoa ympäröivät pellot ovat tällä hetkellä kaavassa suojeltuna, vaikka kyseistä maisemaa rumentavat jo epäsiisti teollisuusalue ja rautatien ylittävä suuri betonisilta.

Varsinaisia erityisen arvokkaita laajoja kulttuurimaisemia ei Nauhataajaman ympäristössä juurikaan ole, mutta jo pienilläkin vanhoilla peltolaikuilla on ympäristössä suuri merkitys, eikä liene perusteltua ottaa niitä muuhun käyttöön kevein perustein. Yleensä juuri pellot ovat maisemarakenteessa vanhimpia merkkejä ihmisen toiminnasta ja ne ovat vakiinnuttaneet paikkansa maisemassa ja ekosysteemissä. Esimerkkinä tällaisesta paikasta ovat Kir-

konkylän pohjoisrinteen vanhat peltotilkut, joiden ympäriltä löytyy osa Nastolan vanhimmasta rakennuskannasta.

Heti nauhataajamasta pohjoiseen lähtiessä maisemat ovat vaikuttavia ja vanhan paikkakunnan historia tulee monin paikoin hyvin esille. Itse taajamaympäristö on kuitenkin niin nuorta, ettei maisemallisia kerrostumia ole juurikaan ehtinyt syntyä.





Maaperäkartta. Vihreällä näkyvät alueet ovat eri tyyppisiä harjusora- ja hiekka-alueita, keltaiset hietamaita, punaiset kalliota ja siniset savea. Rakennettu vyöhyke on silmiinpistävästi rakentunut juuri vihreille harjusora-alueille. Vain uudempia alueita (Kurenniitty ja Turranmetsä) on tehty huonommille maille. Villähteen peltoaukeat erottuvat omana vyöhykkeenään

## Arviointia

Maankäyttö- ja rakennuslaki vuodelta 2000 kertoo 5§:ssä maankäytön suunnittelulle seuraavat tavoitteet:

1) turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista;

2) yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuutta;

2 a) riittävän asuntotuotannon edellytyksiä

3) rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista;

4) luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä;

5) ympäristönsuojelua ja ympäristöhaittojen ehkäisemistä;

6) luonnonvarojen säästeliästä käyttöä;

7) yhdyskuntien toimivuutta ja hyvää rakentamista;

8) yhdyskuntarakentamisen taloudellisuutta;

9) elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä;

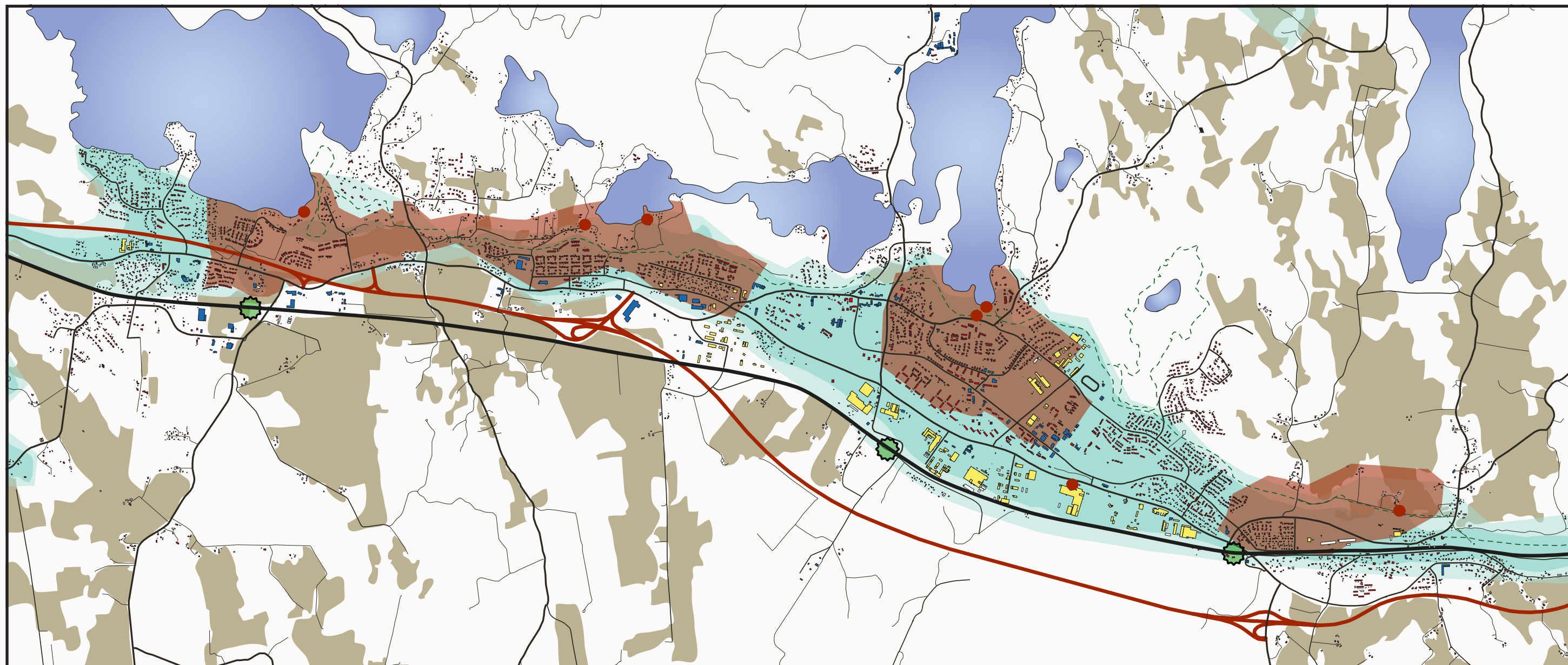
palvelujen saatavuutta; sekä

liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.

(maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.2009/132, 5§)

Analysoitaessa taajamaa, sen viimeaikaista kehitystä voidaan sanoa, että kehitys vastaa vain harvassa tapauksessa näihin tavoitteisiin. Oikeastaan minkään alueen suunnittelun lähtökohtana Nastolassa ei liene ollut esimerkiksi joukkoliikenteen toimivuuden tarkastelu tai vaikkapa yhdyskuntarakenteen taloudellisuus tai palveluiden saatavuus. Monet näistä seikoista ovat tietysti vaikeasti määriteltävissä, mutta usein jo tuntuma kertoo paljon tämän kaltaisten tavoitteiden saavuttamisesta. Tulisikin vakavasti pohtia koko taajaman suunnittelun peri-





*Pohjavesialueet. Sinivihreällä on merkitty Salpausselän pohjavesialueet ja punaiset alueet ovat vedenottamoiden vaikutusalueita. Punaiset pisteet ovat käytössä olevia vedenottoja. Kuten kuvasta nähdään, suurin osa nauhataajaman alueesta kuuluu tärkeään pohjaveden muodostumisalueeseen. Pohjavesi onkin merkittävin ympäristötekijä suunniteltaessa toimita nauhataajamaan. Esimerkiksi huoltoasemat eivät voi toimia taajaman alueella ja uudet teollisuusalueet sijoitetaan pohjavesialueiden ulkopuolelle. Myös pienrakentamisessa on tiukat säädökset.*

aatteita ja tavoitteita. Lähtökohtaksi voisi ottaa tämän lainpykälän - jo siksi että lakia tulisi noudattaa.

Nastola ei ole kuitenkaan jostakin syystä pystynyt hyödyntämään erinomaista taajaman muotoa. Mitä luultavimmin kysymys on ollut tiedostamattomuudesta ja tahtotilan puutteesta kuin tiedon tai taidon puutteista. Jos ja kun tavoitteiksi otetaan jokin riittävän konkreettista, joihin suunnitelmia aina verrataan, voidaan taajaman kokonaisrakennetta kuin huomaamatta pystyä pikkuhiljaa parantamaan. Näiden tavoitteiden määrittely vaatii kuitenkin huolellisuutta.

Verrattaessa tässä analyysissä esiin tulleita aiheita Nastolan kunnan vuonna 2010 tekemään kuntastrategiaan ja erityisesti sen sisältämään SWOT-analyysiin, voidaan todeta, ettei kovin suuria ristiriitoja ole. Erityisesti hajanaisen taajaman tunnistaminen heikkoudeksi on hyvä lähtökohta ja lisää osaltaan tämän selvityksen tarvetta. Toisaalta myös maankäyttöpolitiikan ja kaukana taajamasta sijaitsevan Uuden Koiskalan alueen osoittaminen mahdollisuudeksi on ristiriidassa hajanaisen taajaman vaatimien korjausliikkeiden kanssa. (Kuntastrategia, 2010)

Suurimmat haasteet Nastolan nykyrakenteessa liittyvät liikenneympäristöjen kehittämiseen inhimilliseen suuntaan sekä maankäytön suuntaviivojen selkeyttämiseen ja tavoitteiden asetteluun. Yhdyskuntarakenteen kehittymisen ensimmäisenä lähtökohdaksi ei voi enää olla pelkästään omakotitalotonttien tarjonnan varmistaminen tai kasvottoman kasvun tavoittelu. Viimeiseen ei Nastolassa onneksi ole juurikaan sorruttu.





# Nastolan kunta SWOT

## Vahvuudet

Hyvä sijainti ja hyvät liikenneyhteydet  
Monimuotoinen ja puhdas luonto  
Erinomaiset liikuntamahdollisuudet  
Laaja ja monipuolinen yritystoiminta  
Hyvät kunnalliset palvelut

## Heikkoudet

Heikko kotiseutuidentiteetti  
Väestön alhainen koulutus- ja tulotaso  
Hajanainen keskustaajama  
Sosiaali- ja terveyspalveluiden hallinta ja ohjaus  
Välinpitämättömyys ja vastuuntunnottomuus

## Mahdollisuudet

Rautatieyhteydet  
Paikallisen identiteetin vahvistaminen  
Tunnettavuuden lisääminen  
UusiKunta-selvitys  
Maankäyttöpolitiikka/UusiKoiskala  
Vapaaehtoistyö/Hyvän olon Nastola  
Yritystoiminnan laajentuminen  
Liikuntakeskus Pajulahti

## Uhat

Sosiaali- ja terveyspalvelumenojen hallitsematon kasvu  
Syrjäytyminen  
Ympäristövahingot  
Osaavan työvoiman saatavuus  
Teollisuuden globaalit trendit  
Jatkuvuus järjestötyössä

1.4.2010

*Ote Nastolan kunnan vuonna 2010 hyväksytystä kuntastrategiasta. Kaupunkisuunnittelijan näkökulmasta kunnan tavoitteet näyttävät mielenkiintoisilta. Nastolassa ollaan tunnistettu ongelmaksi hajanaisen elinympäristön tuomia lieveilmiöitä. Heikkouksiin luettavat kotiseutuidentiteetin puute ja välinpitämättömyys ja vastuuntunnottomuus voidaan ympäristöpsykologian kautta kytkeä elinympäristön ominaisuuksiin (Aura, 1997 s.128). Nastolaa ei tunnisteta omaksi. Tämä seikka näkyy elinympäristöstä huolehtimisen puutteena joka ei puolestaan tue oman identiteetin vahvistamista asuinpaikkansa kautta.*





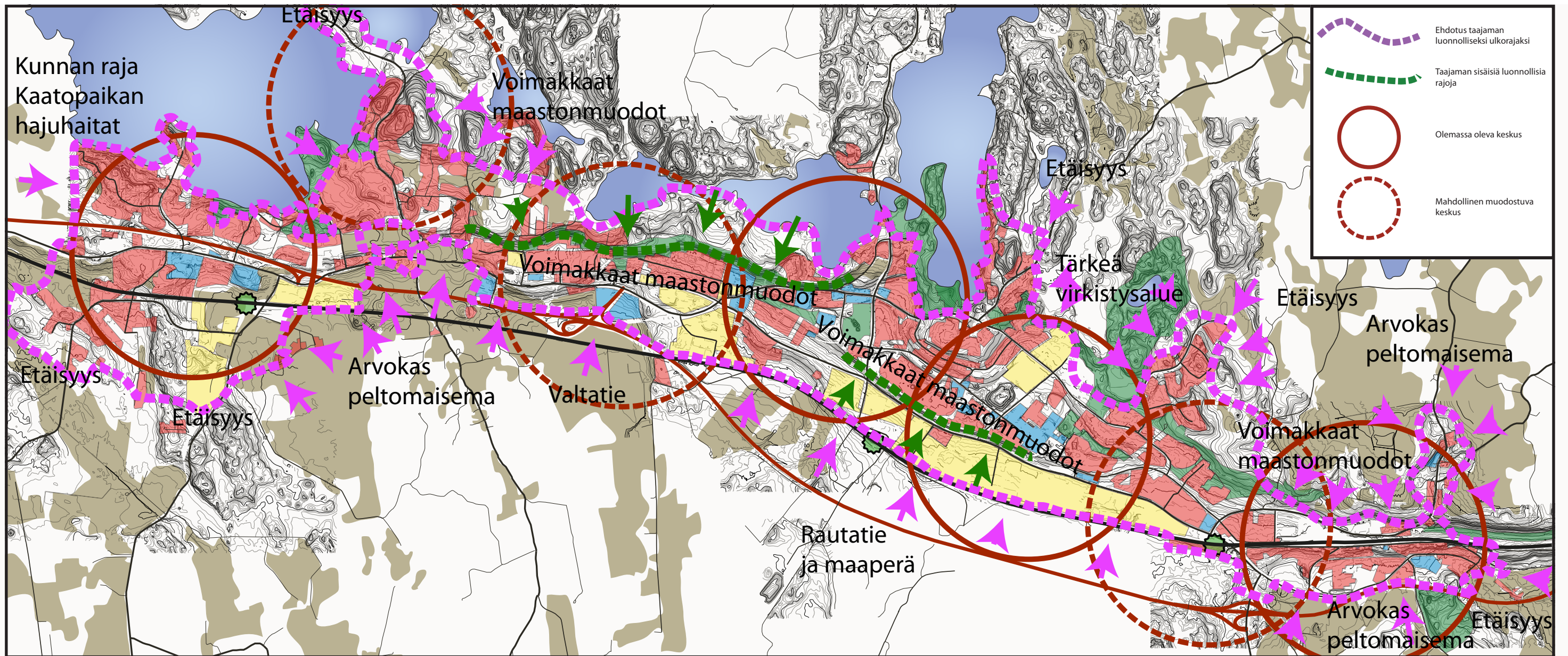
## Hajanaisesta taajamasta viihtyisäksi pikkukaupungiksi

Edellä on analysoitu isossa mittakaavassa Nastolan taajaman rakennetta eri näkökulmista. Tässä osiossa visioin sitä, miten taajamaa tulisi kehittää, jotta mainittuja epäkohtia voitaisiin ratkaista ja paikallista identiteettiä voitaisiin lähteä etsimään. Lähtökohdaksi olen ottanut näkökulman kehittää nykyisestä pitkien etäisyyksien pientalotaajamasta hieman tiiviimpi kylämaisista kokonaisuuksista koostuva pikkukaupunki. Tavoitteena on hyödyntää Nastolan luonnollisia vahvuuksia: sijaintia vahvan kasvukeskuksen vieressä, luonnonläheistä ympäristöä sekä joukkoliikenteen kannalta erinomaista taajamarakenteen muotoa.

Osiossa esitän hieman yleistä pohdintaa suunnittelun merkityksestä, elämisympäristöstä ja liikenteestä sekä kritisoin nykyisiä toimintatapoja ja esittää mahdollisia suunnittelullisia ratkaisuja kehityksen ohjaamiseksi.

Nastola indentifioituu markkinoinnissaan voimakkaasti luontosuhteen kautta. Tämä pitääkin selvästi paikkansa. Eri asia on se, mikä mielletään luonnoksi ja millainen yhteys siihen on toivottava. Osa Nastolan taajaman sisäisistä luontoympäristöistä on ainutlaatuisia, mutta vielä suurempi mahdollisuus syntyy taajaman muodosta: Kapean taajama mahdollistaa pienet etäisyydet saavuttaa koskematonta metsää. Tiivistämällä taajamaa keskeltä, säilyttämällä tärkeimmät luonnonympäristöt taajaman keskellä ja huolehtimalla ympäröivästä luonnosta mahdollistetaan entistä paremmin suomalainen unelma: asua kaupungin palveluiden äärellä keskellä metsää.





*Taajaman luonnollisesti rajat. Karttaan on merkitty eri kriteerien määrittelemänä ehdotus taajaman kasvurajoiksi. Punaiset ympyrät on muodostettu n.1km säteellä olemassa olevista tai mahdollisista keskuksista. Pääosa tulevasta rakentamisesta tulisi sijoittaa niiden sisälle. Kurenniityn alue on kaikkein haasteellisin puuttuvien palveluiden ja pitkien etäisyyksien sekä joukkoliikennereitin puuttumisen takia. Nopealla vilkaisulla uutta rakennusmaata näidenkin rajojen sisäpuolelta kuitenkin löytyy runsaasti. Silti raja-  
 us tarkoittaa maankäytön suunnittelun periaatteiden muuttamista.*

## Nauhataajamasta helminauhaksi

Nauhataajama on joukkoliikenteen kannalta erinomainen taajamarakenteen muoto. Palveluiden saavutettavuuden näkökulmasta se on puolestaan hyvin ongelmallinen. Tästä syystä otan jo tässä vaiheessa taajaman kehittämisen näkökulmaksi olemassa olevien ja uusien kyläkeskusten kehittämisen siten että hajanaisesta nauhataajamasta voisi muodostua ajan saatossa tiiviikhöjen kylien muodostama ketju, jossa lähimpään palvelukeskittymään on kohtuullinen matka.

Toimenpiteistä ensimmäinen ja ehkä tärkein on etsiä nykyisen taajamarakenteen ja maastonmuotojen antamista lähtökohdista muodostuvat luonnolliset taajamarakenteen rajat. Kasvun rajoittaminen näiden rajojen sisäpuolelle lisää kehittämisen tarvetta ja sen painetta jo olemassa olevan rakennetun alueen sisäpuolella. Se myös estää osaltaan tahatonta taajama-alueen hajautumista ja nauhamaisen rakenteen rikkoutumista. Kysymys on siten varsinaisen fyysisen rajan sijasta periaatteellinen raja-  
 us, jonka ylitys tulee perustella tarkoin. Tärkeimpänä osana uuden rakentamisen sijoittumisessa tulee olla joukkoliikenteen saavutettavuus, mikä ei tulle muodostumaan ongelmaksi.

Samalla kun asetetaan ulospäin kasvamisen rajoja on kuitenkin etsittävä ja rajattava pois myös rakenteen sisäpuolella olevat tärkeät rakentamattomat alueet, kuten harjun mäntymetsiköt ja muut merkittävät virkistysalueet. Tavoitteena ei voi olla kuitenkaan poistaa taajamalle tunnusomaista metsäistä tunnelmaa, jolla on nastolalaisille suuri merkitys. Käytännön haasteena onkin etsiä sellaisia kehittämisen paikkoja rakenteen sisällä, joille lisärakentaminen on mahdollista ja kannattavaa.



# Motiivit

Miksi taajaman leviämistä sitten pitäisi rajoittaa? Tämä on mielenkiintoinen kysymys. 2000-luku tulee olemaan vähintään yhtä mullistavien muutosten aikaa kuin 1900-luku oli - luultavasti kuitenkin eri suuntaan. Kulutusyhteiskunta on aiheuttanut runsaasti ongelmia, joita aikaisemmin ei pystytty tai haluttu ennustaa. Suunta on kuitenkin hitaasti mutta varmasti kääntymässä kohti ekologisesti kestävämpää järjestelmää. Kysymys on oikeastaan siitä halutaanko muutos tehdä hallitusti vai vasta pakon edessä. Yhdyskuntarakenteeseen liittyvät seikat ovat oleellisia tekijöitä koko elinympäristön toiminnassa. Rakennetussa ympäristössä tapahtuvat muutokset ovat myös erittäin hitaita ja myös tietyllä tavalla ikuisia. Siksi ei ole mielestäni ollenkaan yhdentekevää, millaisia ratkaisuja tulevaisuuden rakennetun ympäristön luomiseen esitetään. Toisaalta yhdyskuntarakenteeseen vaikuttavat tekijät ja yhdyskuntarakenteen vaikutukset ovat monimutkaisia ja niitä on pakko yksinkertaistaa, jotta saadaan aikaan helposti mielletäviä asiakokonaisuuksia. Jo nykyisin monet yhdyskuntasuunnittelun prosesseista ovat niin hitaita ja monimutkaisia, ettei ihmisillä - elinympäristön käyttäjillä ja kokijoilla - ole mahdollisuutta tai ymmärrystä ottaa niihin kantaa.

Teija Ojankoski esittää väitöskirjassaan, että kaupungistuminen on vasta aivan viimeaikoina saavuttanut Suomessa kypsymisvaiheen. Toisin sanoen, maalaisista on tullut jossain määrin kaupunkilaisia. Kuitenkin suurin osa suomalaisista kaupungeista on pikkukaupunkeja, jollaiseksi Nastola voidaan mielestäni laskea. Monet Ojankosken esittämät väittämät pikkukaupungin hyvistä ja huonoista puolistä osuvat kohdalleen Nastolan kohdalla. Hyvistä mainittakoon eniten arvostettu luonnonläheisyys ja huonommista joissakin tapauksissa liiallinenkin sosiaalinen tarkkailu. Poikkeuksen tekee kuitenkin useimmista pikkukaupungeista löytyvä selkeä julkinen keskusta, jollaista Nastolassa ei voi sanoa olevan. (Ojankoski 2006)

P.Mäenpää pohtii esityksessään suomalaisten suhdetta kaupunkilaisuuteen ja maalaisuuteen. Hänen

teesinsä pääsisältö on se, että Suomi on jo kaupungistunut, mutta suomalainen kuvittelee silti asvansa maalla - on syntynyt suomalainen käsitys urbaanista. Samassa yhteydessä Mäenpää luonnehtii suomalaista kaupunkia tulevaisuusprojektiksi. Tämä tarkoittaa sitä, että sen sijaan, että hyväksytään olemassa olevaa kaupunkia sellaisenaan, pyritään mielikuvissa aina luomaan jotakin todellisuudesta poikkeavaa. Tämä johtaa siihen, että olemassa oleva tilanne alimääräytyy ja kehittämispyrkimys ylimääräytyy, jolloin tavoitetilä muuttuu helposti utopiaksi. (Mäenpää, 2008) Esitetty näkökulma kohdistuu oletettavasti erityisesti kaupunkisuunnittelijoihin.

Tunnustan löytäneeni omista ajatuksistani ehkä liiallistakin tyytymättömyyttä olemassa olevaan taajamaan, jossa kuitenkin toimin päivittäin. Ja jos päivittäinen toiminta onnistuu, eivät asiat voi olla loppujen lopuksi kovinkaan huonosti. Osin tästäkin syystä en yritä tuoda valmiita vastauksia Nastolan taajamarakenteen kehittämiseksi vaan herättää tietyn tyyppisiä kysymyksiä ja tahtotilaa siitä, millaiseksi taajama tulevina vuosikymmeninä muutetaan ja millaisista tekijöistä voisi koostua nykyistäkin parempi elinympäristö. Liiallinen suunnittelu liian suuressa mittakaavassa johtaa mitä todennäköisemmin suunnitelman muuttumiseen utopiaksi. Reaalisessa maailmassa pienet muutokset tapahtuvat hitaasti sieltä täältä yleensä ilman sen kummempaa filosofista pohdintaa muutosten vaikutuksista. Siksi on mielestäni tärkeää tehdä pohdintoja näiden pienten muutosten suuntaviivoista etukäteen kuitenkin määrittelemättä sen tarkemmin niiden fyysistä olemusta. Kysymys on siis periaatetason ratkaisuista, joiden perusteella pieniä arkisia asioita lähdetään aikanaan suunnittelemaan ja toteuttamaan.

Esitän monissa yhteyksissä liike- tai toimitilojen rakentamista kadun varsille. Tätä seikkaa ei pidä ymmärtää siten, että haluaisin rakentaa poskettomat määrät tyhjiä tiloja ympäri kylää. Mielestäni nykyrakentamisen isoja ongelmia on niiden ylisuunnittelu, jolloin rakennettavat tilat ikään kuin ylioptimoidaan ottamatta kantaa rakennuksen mahdollisesti muuttuviin tarpeisiin. Voisi sanoa,

että elävä kaupunki perustuu nimenomaan tiloihin, joiden käyttötarkoitus muuttuu ja on muutettavissa ajan saatossa mitä erilaisimpiin tehtäviin. Tästä syystä elävä kaupunki tarvitsee näitä rakentamisvaiheessa ”turhia tiloja”, jotta kaupungilla on edes tulevaisuudessa mahdollisuus muuntua joksikin muuksi. Muuten on vaarana, että kyläkeskuskin muuttuu nukkuvaksi asuinlähiöksi - tästä ilmiöstä on liikaakin esimerkkejä ympäri Suomea.

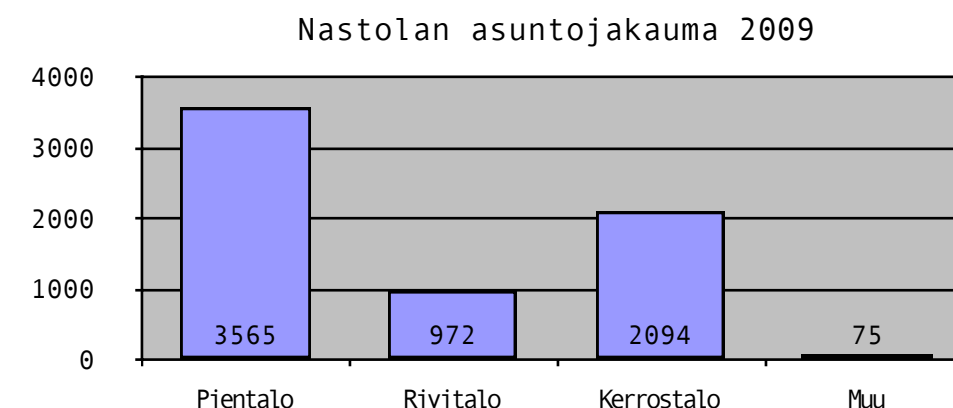
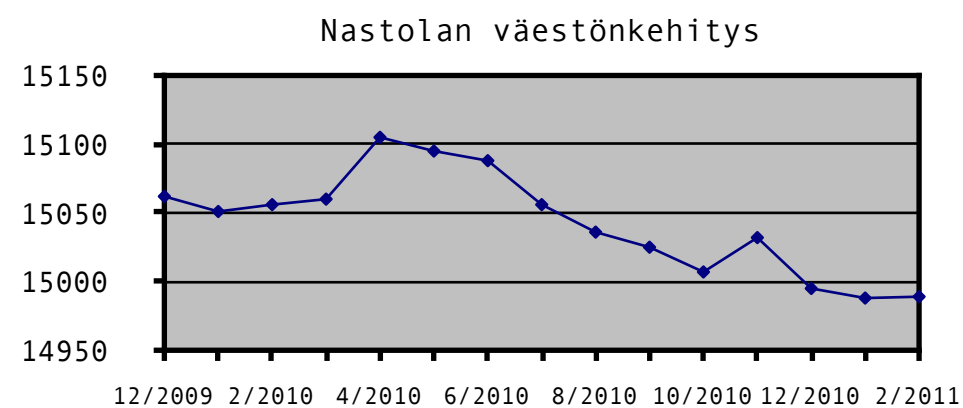
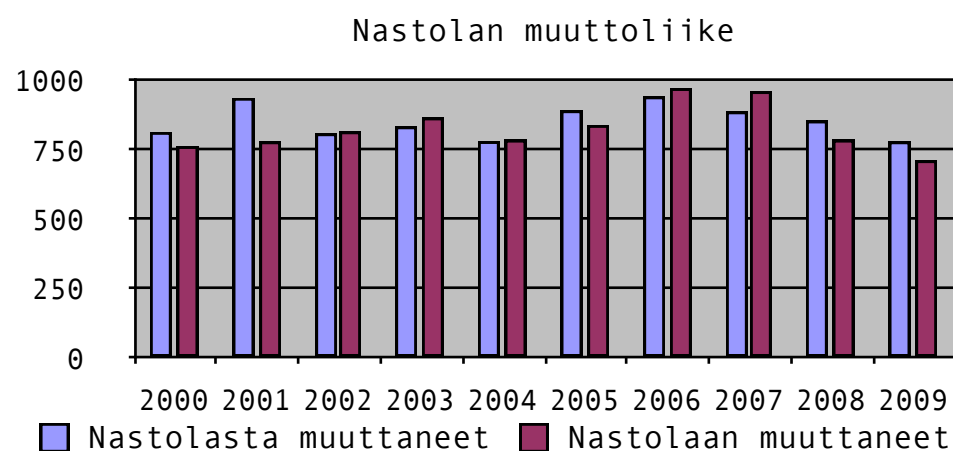
Haluan myös kyseenalaistaa kunnallisessa maankäytön suunnittelussa nykyisten normitusten vaikutukset. Matti Visanti kirjoittaa:

*”Voisimme ajatuskokeenarakentaa nykyisen suomalaisen hallinnon käyttämistä rakentamis- ja suunnittelunormeista ihannekaupungin. Melko varmasti lopputuloksena olisi jonkinasteinen väljä lähiö. Se on väljä, vihreä ja siellä erilaiset toiminnot ovat toisistaan erillään. Se on neitseellisessä puhtaassa ympäristössä. Se on hajuton, mauton, äänetön, näkymätön ja muuttumaton. Siellä ei missään tapauksessa ole ennen kaupungeille niin tarpeellista ”tarpeetonta läpikulkuliikennettä” eikä harmillisia ja häiritseviä työpaikkoja.” (Visanti, 2003, p. 40)*

Kirjoitus kiteyttää hyvin erään kaavoituksen perustavaa laatua olevan ongelma: Elävää ympäristön aikaansaamiseksi on kierrettävä suomalaista normi- viidakkoa. Pienissä kunnissa tällaiset panostukset suunnitteluun ovat vaikeita toteuttaa ja vaativat erityisen vankkaa tahtotilaa. Esimerkkinä tästä käyköön monia normien rajoja hipova Kariston alue Lahdessa, joka on saatu aikaan lähinnä vankalla tahtotilalla.

Tahtotilalla voisi sanoa aina olevan jokin utopistinen tavoite, jonka avulla yritetään löytää perusteluita ja toimenpiteitä joilla ympäristöä kehitetään. Oma utopiani on saada hyvästä maankäytön suunnittelusta ja ihmisten omasta aktiivisuudesta ponnistavaa elävää ja mahdollisuuksia tarjoavaa, pienimittakaavaista elämisympäristöä, jota tulevat sukupolvet voivat vaalia ja kutsua aidoksi kulttuuriympäristöksi.





## Väestöennusteita ja rakennustilastoja

Nastolan väkiluku on viime vuosina pysynyt jotta-kuinkin paikoillaan. Väkimäärä on vaihdellut 15000 asukkaan molemmin puolin. Muuttoliikennettä tarkasteltaessa Nastola on ollut 2000-luvulla muuttotappiokunta -250 henkilöllä. Nastola on ollut kuitenkin harvoja kuntia Päijät-Hämeessä, jossa syntyvyys on ollut kuolleisuutta suurempaa jolloin väkiluku on kokonaisuudessaan pysynyt vakaana. Tilastokeskuksen vuonna 2009 tehdyssä väestöennusteissa Nastola on Päijät-Hämeen kunnista selvästi kasvavien joukossa. Vuonna 2040 asukkaita ennustetaan olevan lähes 17000, mikä tarkoittaa prosentuaalisesti yli 11% kasvua seuraavien 30 vuoden aikana. (Tilastokeskus) Absoluuttisina lukuina tämä tarkoittaa n. 2000 henkilön lisäystä. Nähtäväksi jää, kuinka ennustukset pitävät paikkansa.

Niin ikään Tilastokeskuksen mukaan keskimääräinen asumisväljyys asuinpinta-alalla mitattuna Päijät-Hämeessä on 39,7m<sup>2</sup> per henkilö. (Tilastokeskus) Tilastojen ja yleisen kehityksen perusteella tämän luvun voi olettaa uudistuotannossa nousevan. Laskettassa esimerkiksi 40m<sup>2</sup> mukaan tämä tarkoittaa 80000m<sup>2</sup> asuinpinta-alaa rakennettavaksi seuraavan 30 vuoden aikana. Mikäli tämä määrä rakennettaisiin omakotitaloihin, tulisi 1300 omakotitaloja rakentaa yli 600 kpl. Vuositasolla puhutaan kuitenkin vain noin 20 talosta. Tällä hetkellä Nastolassa on

n.3600 omakotitaloa joita on rakennettu tasaisesti lisää koko 2000-luvun. 80-luvulla omakotitaloja rakennettiin nastolaan lähes 700kpl. 90- ja 2000-luvulla rakennettiin yhteensä hieman alle 900 pientaloa. Toisin sanoen viimeisten 30 vuoden aikana omakotitaloja on rakennettu Nastolaan n.1500 kpl. Kuitenkin jos vertaa nykystä maankäytön tilannetta parinkymmenen vuoden takaiseen, voi nähdä ettei vastaava kehitys ole enää maankäytöllisesti mahdollista ilman taajamarakenteen valtavaa leviämistä.

Koko Päijät-Hämeessä kerrostalojen osuus koko asuntokannasta on hieman yli puolet. Lahden suhteellisesti suurempi kerrostalojen osuus nostaa tietysti määrää. Nastolassa puolestaan vuonna 2009 53% asunnoista oli omakotitaloissa ja 31% kerrostaloissa. Rivitaloasuntoja oli 14%. Pyrittäessä tiivistävään taajamarakenteeseen voidaan olettaa kerrostalojen ja rivitalojen suhteellisen osuuden nousevan, vaikka toisaalta maanlaajuinen suuntaus on nimenomaan pientalovaltaiseen suuntaan. Myös väestön ikääntyminen tulee luultavasti vaikuttamaan asumismuotojen kehittymiseen kohti kerrostaloja. Nastolan kokoisella paikkakunnalla kerrostalotuontanto on melko vähäistä pienen kysynnän vuoksi. Toisaalta laadukkailla ja avarilla kerrostaloasunnoilla voisi kuvitella olevan kysyntää tulevaisuudessa. Myös se suunta, mihin taajaman kehitystä viedään, voi vaikuttaa merkittävästi kerrostaloasuntojen kysyntään.

Rakennetut asuinrakennukset

Vuosi	Pientalot	Rivitalot	Kerrostalo-
			talot
1980-1989	699 kpl	77 kpl	10 kpl
1990-1999	412 kpl	25 kpl	7 kpl
2000-2009	471 kpl	36 kpl	2 kpl



# Suunnitteluperiaatteita

Pyörää on turha keksiä uudestaan, joten on luonnollista etsiä jo toteutuneita esimerkkejä Nastolassa uuden tyyppisestä taajamasta. Suomesta on kuitenkin vaikeaa ellei mahdotonta löytää kunnollisia toteutuneita esimerkkejä pienten taajamien täydennysrakentamisesta. Sen sijaan maailmalla - jossa tiivistäminen on ollut ajankohtaista jo vuosikausia - on kehittynyt muun muassa suunnittelufilosofinen liike New Urbanism. Suunnittelupiireissä New Urbanismiin liitetään usein vanhahtavaa arkkitehtuuria ja vähemmän positiivisia mielikuvia. Samoin se on periamerikkalaiseen tyyliin varsin kaupallistettu ideologia. Kuitenkin jos tarkastelee suunnittelusuuntauksen periaatteita voi löytää monia yhtäläisyyksiä edellä eri yhteyksissä esittämiini ongelmakohtiin. Seuraavassa vapaasti suomennettuna aihetta esittelevältä Internet-sivulta New Urbanismin 10 tärkeintä periaatetta:

*1. Kävely - keskeisin tekijä New Urbanismiin liitetyssä suunnittelufilosofiassa on tehdä kaupungeista kävelykaupunkeja. Käytännössä se tarkoittaa keskeisten palveluiden olevan n.10 minuutin kävelyetäisyydellä asumisesta.*

*2. Yhteydet - monipuolinen ja selkeä katuverkosto mahdollistaa nopeat kävely-yhteydet joka paikkaan*

*3. Sekoittunut rakenne - palveluiden ja asumisen sijoittaminen samalle alueelle luo sekoittunutta ja monipuolista ympäristöä joka mahdollistaa eri ikäisten ja eri sosiaaliluokkien elämisen samalla alueella.*

*4. Sekoitettut asumispreferenssit - yhdistettynä edelliseen luovat monipuolista ja -ilmeistä ympäristöä.*

*5. Laadukas, urbaani suunnittelu - kun rakennukset suunnitellaan hyvin ja monipuoliksi, niiden elinikä pitenee ja ympäristön viihtyisyys paranee. Korostetaan ihmisen mittakaavaista suunnittelua.*

*6. Perinteinen kaupunkirakenne - Erottavat keskukset ja reunat, julkisia kaupunkitiloja keskustassa. Parantavat kaupungin orientoitavuutta, ja mahdollistavat erilaisten kaupunkityyppien olemisen samassa kaupungissa.*

*7. Rakentamistiheys - Tiheys lisää suoraan palveluiden saavutettavuutta ja niiden monipuolisuutta.*

*8. Toimiva joukkoliikenne - Korostetaan junien ja muun joukkoliikenteen roolia kaupunkien välisessä liikenteessä. Kaupungeista itsessään tulisi tehdä kevytliikennepainotteisia.*

*9. Kestävä kehitys - Pyritään minimoimaan ympäristölle aiheuva rasitus niin energian kulutuksessa, liikkumisessa kuin panostamisessa lähituotantoon*

*10. Elämänlaatu - Edelliset yhdeksän periaatetta yhdistettynä mahdollistavat yleisen elämänlaadun paranemisen.*  
(newurbanism.org)

Tulee huomata, että New Urbanism on vastareaktio nimenomaan amerikkalaisen autoistuneen suburb-kulttuurin ylilyönteihin ja pyrkimys viedä Amerikkaan hyvää eurooppalaista suunnittelukulttuuria. Myös monet toteutetut projektit sijoittuvat neitseelliseen ympäristöön ja ovat vahvasti rakennusyrityöiden kokonaishankkeita. Kuitenkin ohjenuorana mainitut kymmenen periaatetta siirrettynä suomalaiseseen kontekstiin voivat luoda varsin mielenkiintoista taajamaympäristöä. Kuriositeettina Suomenhan on sanottu olevan Euroopan amerikkalaisin maa. Syy tähän on luultavasti se, että Suomi on kaupungistunut vasta autoilun myötä.

Miten näitä periaatteita voisi sitten soveltaa Nastolan olosuhteisiin? Nastola on asukasmäärältään pienehkö, mutta toisaalta taajama-alueen pinta-alaltaan vielä varsin maltillinen. Mikäli halutaan panostaa kävelypainotteiseen ympäristöön, tulee nykyisiä kaavoitusperiaatteita muuttaa melko radikaalisti ja panostaa nimenomaan keskusalueiden suunnitteluun. Ilmiselviä kehittämiskohteita ovat olemassa olevat kyläkeskukset sekä jo analyysivaiheessa löydetyt uudet keskuksiksi mahdollisesti kehittyvät paikat. Junapysäkkien ympäristöt ovat myös eräs merkittävä kehittämisen painopiste.



*Täydennysrakentaminen ahtaisiin paikkoihin voi olla myös kiinnostavaa ja näyttävää. Pieni ravintolarakennus Sydneyssä, Australiassa. (Durbach Block Architects, Kuva: Architizer.com)*



*Voisiko pikkukaupungin pääkatu näyttää tältä? Visualisointi suunnitelmasta Montgomery Countyyn. (Falkland Chase, kuva: DCmud, dcmud.blogspot.com)*



# Säännöstö

Rakentamista ohjataan kaavalla ja siihen liitettyllä kaavaselostuksella. Kaavaselostus sisältää ohjeita alueen tulevista tavoitteista, jotka on määriteltävä kaavaa suunniteltaessa. Miten sitten ohjataan itse kaavoituksen suunnittelua? Olen lähtenyt ratkomaan asiaa siitä näkökulmasta, että paitsi että kaavassa määritellään yksityiskohtaisia rakentamissäädöksiä, tulisi myös kaavan suunnittelua ohjata ylemmän tason periaatteiden kautta.

Esiin tulleiden ongelmien ja eri kehitysehdotusten perusteella on helppoa löytää tiettyjä säännönmukaisuuksia keinoista, joilla taajaman kehitystä voidaan lähteä viemään haluttuun suuntaan. Kehitys perustuu kaavan suunnittelua ohjaaviin sääntöihin, jotka toimivat ohjenuorana kun tehdään valintoja kaavassa tehtävistä periaateratkaisuista. Sääntökokoelmia on mahdollista tehdä eri tasoisia. Keräsin tähän työn näkökulmasta 11 sääntöä, joita soveltamalla nauhataajaman kehityksen voi odottaa muuttavan kurssia tiivistävään ja eheyttävään sekä palvelurakenteen kannalta parempaan suuntaan.

**1. Taajaman rajoja ei saa ylittää kuin erittäin harkittujen perusteiden valossa. Yleisemmin kyseisen tyyppisestä säännöstä käytetään nimitystä Urban Growth Boundary (UGB).**

Säännöllä estetään tahattomia tai ajattelemattomia päätöksiä koskien uusien alueiden käyttöönottoa. Säännön kiertämisen tulisi vaatia suuria ponnisteluita ja tiukkoja perusteluita.

**2. Rakentaminen tulee keskittää kyläkeskusten ympärille ja vaikutusalueelle**

Tätä periaatetta noudattamalla saadaan maankäytön suunnittelun focus kiinnittymään taajaman kehittämisen kannalta olennaisille alueille sekä löytämään rakennetusta ympäristöstä käyttötarkoitukseltaan vanhentuneita alueita.

**3. Sekoittunut rakentaminen tulee sallia kaikilla keskeisillä kyläalueilla. Poikkeuksena melu- tai muita selkeitä ympäristöhaittoja aiheuttava teollisuus.**

Tarkoitus on pyrkiä eroon funktionalismin mukanaan tuomasta liiallisen alueellistamisen haamusta, jossa eri toiminnot pyrittiin sijoittamaan toisistaan eroon. On myös kyseenalaista rajoittaa asukkaiden mahdollisuuksia kehittää omaa elinympäristöään erilaisten toimintojen kautta.

**4. Rakennukset tulee pyrkiä rakentamaan mahdollisimman lähelle tietä**

Periaatetta noudattamalla luodaan paitsi viihtyisämpää katutilaa, myös säästetään rajallista maapinta-alaa sekä luodaan viihtyisämpiä yksityisiä pihoja.

**5. Rakennusten tien puoleisten pohjakerrosten tulee olla mahdollisuuksien mukaan käytettävissä liike- tai yhteistiloina.**

Säännöllä luodaan taajamarakenteeseen ns. turhaa tilaa, joka on toimivan ja joustavan kaupunkirakenteen edellytys.

**6. Liikerakentaminen tulee tapahtua taajaman sisälle ja sekoittuneena - ei valtatie risteysalueille.**

Seikka johon ollaan alettu myös valtion taholta kiinnittää huomiota. Pienissä taajamassa kerta-luokkaa merkittävämpi tekijä kuin suurissa kaupungeissa.

**7. Liikerakentamisen yhteydessä tulee aina pyrkiä rakentamaan myös asuntoja - asuin ja liikerakentamista ei siis saa enää erottaa toisistaan.**

On järjetöntä rakentaa taajaman keskiosiin pelkästään kaupalle pyhitettyjä rakennuksia. ”Samalla vaivalla” voitaisiin luoda sekoittunutta ja tiivimpää sekä elävämpää taajamarakennetta.

**8. Taajaman sisäiset tiet tulee mitoittaa niin pieneksi kuin mahdollista. Oikein mitoitetulla kapeallakin tiellä mahtuu raskas liikenne tarvittaessa kulkemaan.**

Tieverkko on ollut kapasiteetiltaan jo pitkään riittävän hyvä. Jatkossa tulee keskittyä tie- ja elinympäristön parantamiseen. Liikenne tulisi ymmärtää nestevirran sijaan ilmavirtana; ilma painuu kasaan paineen kasvaessa. Samoin liikenne mahtuu pienemmille teille nopeuden laskiessa.

**9. Autoliikenteen pääsyä ei tulisi joutua rajoittamaan portein tms. vaan kaikesta liikenneympäristöstä tulee tehdä turvalliseen liikkumiseen kannustava.**

Liikkumisen vapaus on elävän kaupungin elinehto. Pienessä taajamassa autolla liikkumisesta ei aiheudu samanlaisia hankaluuksia kuin paikoin kaupungeissa. Siksi autolla liikkumisen rajoittamisen sijaan pitäisi tehdä hidaskatuja ja muita hitaaseen mutta mahdollistavaan liikkumiseen kannustavia ratkaisuja.

**10. Kevyenliikenteen väylästöjen tulee tukea palveluiden saatavuutta ohjaamalla liikennettä kyläkeskuksiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin sekä työpaikka-alueille.**

Ihmiset kulkevat siitä ja sillä millä helpoiten pääsee. Kevyen liikenteen reittien tulisi olla mahdollisimman selkeitä ja suoraviivaisia - unohtamatta kuitenkaan viihtyisyyttä.

**11. Kylien toisistaan erillistä identiteettiä tulee parantaa esimerkiksi valitsemalla joka kylään erilaiset katuvalaisimet ja kadunkalusteet tulevaisuudessa. Samoin opastukset eri kyliin ja niiden välillä tulee selventää.**

Ihmisen identiteetti rakentuu osin asuinpaikkansa perusteella. (Aura, 1997 s.54) Jotta asukkaat voisivat todella tuntea asuinpaikkansa omakseen ja osaksi itseään sen tulee olla tunnistettavissa. Siksi eri kylien omaehtoiseen ilmeen kehittämiseen tulisi kannustaa.

**12. Täydennysrakentamisessa tulee mahdollisuuksien mukaan soveltaa asukkaista itsestään lähtevää maankäytön suunnittelua esimerkiksi käänteisen kaavoituksen muodossa**

Artikkelissa ”Kylien käänteinen kaavoitus” esitetään ehdotus siitä, kuinka maaseutukylien kaavoitus voisi toimia siten, että määritelläänkin rakennuspaikkojen sijaan ne alueet joille EI rakenneta, ja määritellään loput suunnittelutarvealueiksi. (Jokelainen&Mäntysalo, 2007) Yhdistettynä nyt esitetyn kaltaisiin sääntöihin, sovellus käänteisestä kaavoituksesta voisi aktivoida ihmisiä etsimään itse täydennysrakentamisen paikkoja omasta ympäristöstään. Kaavoittajan rooli muuttuisi näin enemmän kokonaisuuksien hallinnoinniksi, neuvonantajaksi ja laaduntarkkailijaksi.





*Kukkastie kohti Lahtea. Tieympäristö on tapansa mukaan vallannut tilaa sitä reunustavilta rakennuksilta.*



*Kevyen liikenteen raitti Rakokivessä Lahden suuntaan. Oikealla näkyy Nastolan kirjasto. Rakokiven palvelut siintävät vasemmalla.*



*Urheilutie on tyypillinen suurimittakaavainen kokoojaku. Suora ja leveä tie houkuttelee ajamaan kovaa.*



*Rakokiventien ja Elementintien hankala risteys. Jos Nastolassa voi sanoa joskus olevan ruuhkia, ne ovat todennäköisesti tässä risteyksessä. Kevyt liikenne on eriytetty ja liikenneympäristö on sitä kautta suurimittakaavaista, ottaen huomioon että sijainti on aivan taajaman ytimessä. Vasemmalla Rakokiven kerrostaloja, oikealla ainoa jäljellä oleva huoltoasema.*

## Liikkuminen

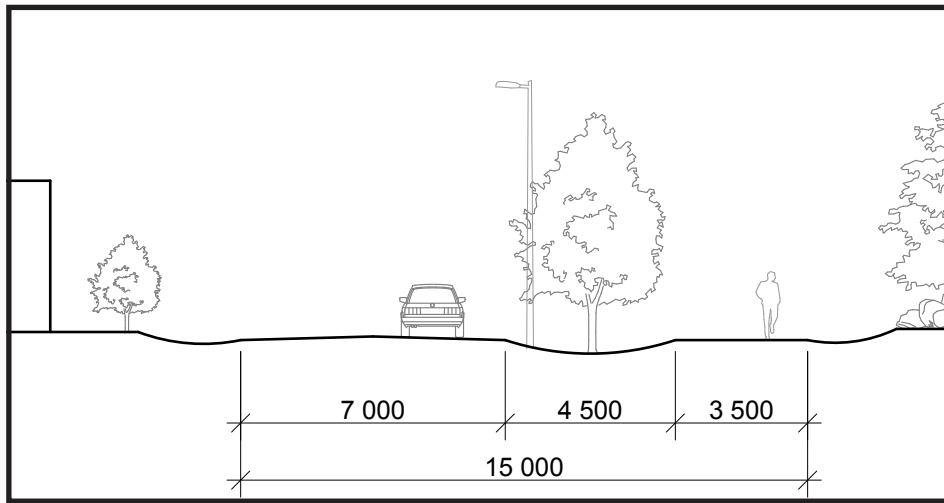
Eri näkökulmista taajaman liikennejärjestelyitä arvioidessa voisi sanoa, että viime vuosikymmenellä rakennettu olemassa oleva liikenneympäristö - ainakin Nastolassa - on saavuttanut jonkinasteisen kliimaksivaiheen. Se on kapasiteetiltaan niin hyvä, ettei merkittäviä parannuksia enää ole näköpiirissä. Ohikulkeva liikenne ohittaa taajaman turvallisesti Valtatietä ja Vanhalla Kouvolantiellä liikenne on vähentynyt merkittävästi huippuajoistaan. Taajaman sisäiset väylät ovat puolestaan saaneet rakentamisajan hengen mukaisesti ylimitoitettun ympäristön. Liikenteen määrä ei kuitenkaan tule absoluuttisesti enää kasvamaan juurikaan - tavoitteet

ovat päinvastaisessa kehityksessä. Tästä syystä liikenneympäristöjen tarkasteluun ja niiden mitoitukseen tulisi mielestäni liittää runsaasti kriittikkiä. Aikanaan tierakentamisen tavoitteena oli parantaa tuolloin hyvin heikkoja yhteyksiä. Tämän tavoitteen toteuduttua tulisi panostaa liikenneympäristöjen laatuun - ja nimenomaan taajamien sisällä. Liikkumisnopeus ei voi olla elämisympäristön lyhyillä matkoilla enää määräävä tekijä. Päinvastoin liian suuret nopeudet huonontavat ympäristön laatua paitsi päästöillään myös melulla ja turvallisuustekijöillä. Näiden asioiden ratkaiseminen ei voi olla kuitenkaan ristiriidassa keskenään.

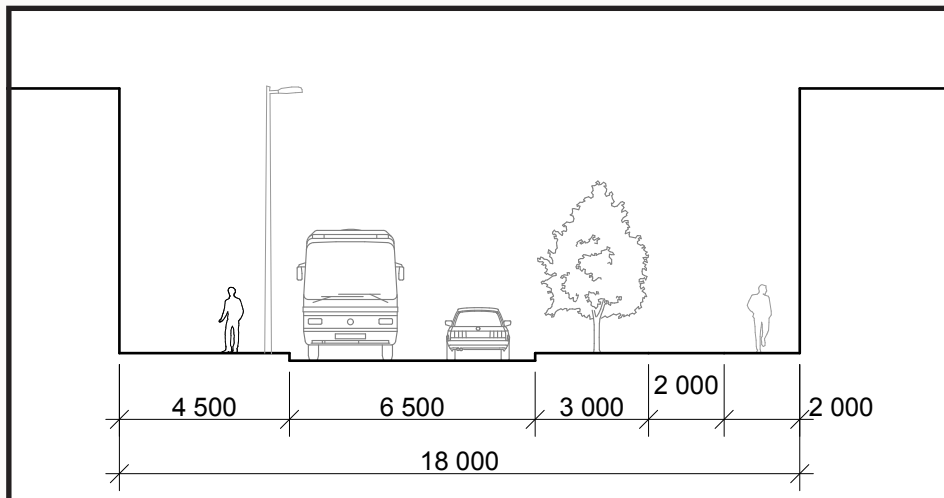
Liikenteelliset ratkaisut ovat perinteisesti hallinneet maankäytön suunnittelua. Liikenne on toki merkittävä rakenteellinen tekijä taajamassa. Mutta sen, täytyykö liikenteen suunnittelu olla niin hallitsevassa asemassa kuin se nykyisin on, voi mielestäni kyseenalaistaa vahvasti. Liikenneympäristö on niin merkittävä osa elämisympäristöä, että sen suunnittelu pelkästään liikenteen ja nimenomaan autoliikenteen ehdoilla on erittäin kyseenalaista.

Jaakko Välimaa esittää lisensiaatintyössään, että nopeiden liikenneyhteyksien parantaminen keskusten liepeillä - tässä tapauksessa siis Lahden liepeillä - ei välttämättä eikä todennäköisesti



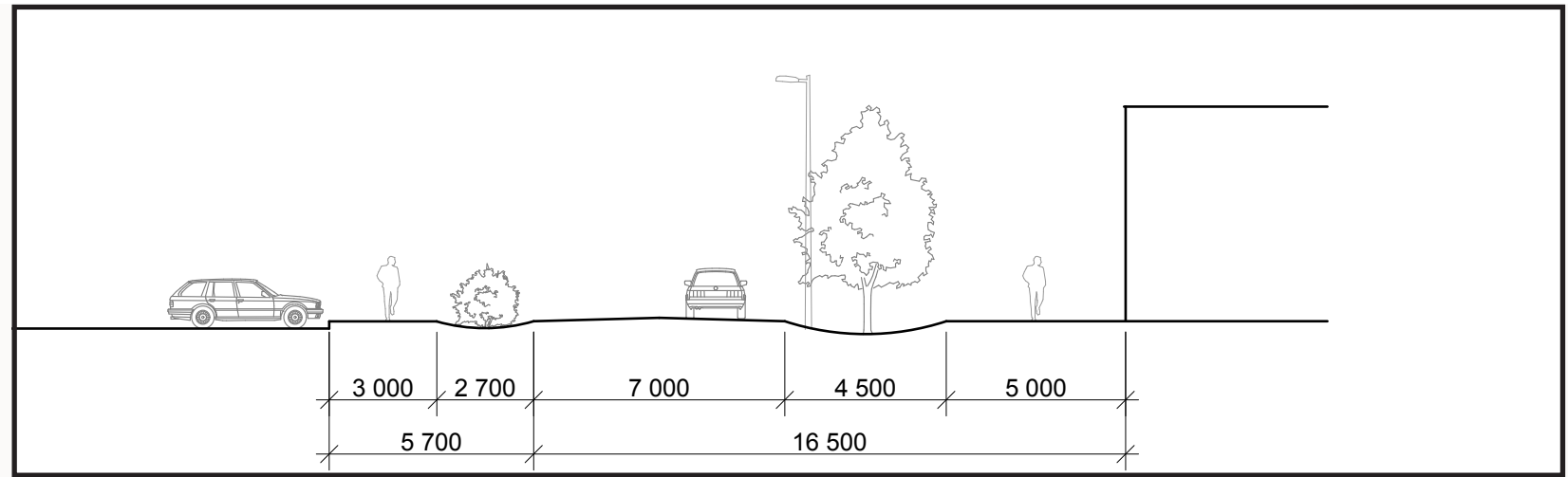


*Mukailtu katuleikkaus Nastolan nykyisistä pääväylistä 1:200. Tiet ovat leveitä ja niiden reuna-alueet lisäävät väyläleveyttä entisestään. Lisäksi rakennukset on sijoitettu poikkeuksetta kauas tiestä kasvillisuusvyöhykkeen taakse.*



*Ehdotus keskeisten kyläkeskustojen katumitoitukseksi 1:200. Tietä kaventamalla ja tuomalla rakennukset lähemmäs saadaan muodostettua selkeää katutilaa. Pyöräilylle varataan oma väylä.*

paranna paikallisten palveluiden elinvoimaisuutta vaan päinvastoin mahdollistaa palveluiden hakemisen itse pääkeskuksesta. (Välimaa, 2011 s.17) Nastolassa tämä esitetty väite voidaan todistaa tosiasiaksi. Aina kun liikenneyhteyksiä on parannettu, ovat palvelut siirtyneet perässä hieman kauemmaksi - äärimmäisenä Lahteen. Kehitys ei ole myöskään päättynyt vielä. On olemassa riski, että Nastolassa aiotaan sallia tai viedä lisää palveluita Valtatie 12:n risteysalueille. Tätä kirjoitettaessa Kauppakaaren alueen autoliikennetarkoituksia ollaan merkittävästi parantamassa. Motiivi on tietysti saada osa Lahteen suunnatuista matkoista jäämään Nastolan puolelle, mikä sinänsä on positiivista.



*Rakokiven pääkadun mukailtu katuleikkaus 1:200. Leveän ajoradan lisäksi molemmin puolin on erilliset kevyen liikenteen väylät. Rakennukset on sijoitettu kauas kadun reunasta ja toisella puolella on yleensä parkkipaikka. Tuloksena tunnelmaltaan väljä ympäristö*



*Kirkon ympäristöä voitaisiin parantaa reilusti tieympäristöä muokkaamalla. Tien pintaa laskemalla ja tekemällä pienimittakaavaisen risteysalueen saadaan kirkon merkitystä ympäristössä parannettua. Myös vasemmalla näkyvä vanha kaupparakennus ansaitsisi kunnollisen lähiympäristön*

Se saattaa kuitenkin ajan saatossa vaikuttaa merkittävästi Nastolan olemassa olevien lähipalvelujen asemaan.

En ole kuitenkaan sitä mieltä, että autoliikennettä tai liikennettä ylipäättään pitäisi rajoittaa. Sen sijaan painopisteen tulisi olla siinä, että liikenneympäristöstä saadaan kulloiseenkin tilanteeseen sopiva. Esimerkiksi Vanhan Kouvolan tien on runsaan rekkaliikenteen vuoksi perusteltua olla suurehko väylä, jossa kevyt liikenne on erotettu. Sen sijaan taajaman sisäisten väylien tulisi sopeutua taajaman rakenteen toimintaan eikä

päin vastoin. Suuret autot kuten rekat ja linja-autot mahtuvat tarvittaessa kulkemaan kapeillakin väylillä kunhan ajonopeus on oikea.

Siispä jatkossa liikenneväyliä korjattaessa ja parantaessa tulisi Nastolan sisäisiä pääväyliä kaventaa siten, että ne vastaavat ympäristön nopeusvaatimuksia. Keskeisillä alueilla rakennuksia tulee sijoittaa lähemmäs väyliä ja luoda selviä katutiloja, jotka kiinnittävät autoilijoiden huomion ja viestivät sitä kautta tarvittavista ajonopeuksista. Kevyen liikenteen kehittäminen tulisi olla kyläkeskusten ympäristössä sekä kehittämisen että tieverkon ylläpidon keskiössä varsinkin talvikausina.





*Maitotien kerrostalot 50-luvulta.*



*Kirkonkylän liepeillä sijaitsevat ns. Pekkalantien kerrostalot. Vapaasti maastoon sijoitetut pistetalot ovat keränneet ympärilleen suuret parkkialueet.*



*Rakokiven lamellitalot 70-luvulta. Avoimen kaavan takia talojen ympärillä ei ole yksityistä pihaa lainkaan.*



*2000-luvun kerrostalo Kirkonkylässä. Tontin keskelle sijoitettu pistetalo tuhlaa valtavasti tilaa ympäriltään. Tien ja talon välissä oleva vyöhyke ei kelpaa oleskeluun eikä enää rakentamiseenkaan.*



*Pistetalojen historia Nastolassa on pitkä. Kirkonkylän pistetalo 50-luvulta.*



*Niinitien kerrostaloalue. Kyseenalaisen maineen saanut alue on pikkuhiljaa pesemässä kasvojaan, vaikka omaa edelleen sosiaalisia ongelmia. Alueen asemakaava on suojeltu.*

## Asumispreferenssejä

Nastola on ja tulee pysymään pientalovaltaisena taajamana. Kerrostaloille Nastolassa on hyvin rajallinen kysyntä ja halvahkojen hintojen takia juuri kerrostaloalueille on kasautunut sosiaalisia ongelmia. Tästä syystä en näe realistisena rakentaa Nastolaan ainakaan nykyisen kaltaisia kerrostaloja. Sen sijaan väestön ikääntymisen seurauksena kysyntää voisi löytyä avarille, pientalomaisesti toteutetuille, esteettömille rivi- tai kerrostalotyypeille, jotka sijaitsevat lähellä palveluita. Tämän tyyppisesti määritellyillä pikkukaupungin

asumistyypeillä voisi mielestäni olla tulevaisuudessa merkittävä rooli yleisemminkin suomalaisissa pikkutaajamissa.

Tärkein syy uuden tyyppisten asumispreferenssien etsimiseen on kuitenkin se, että Nastolan nauhataajamasta ei löydy enää monia paikkoja, joita voisi rakentaa totutulla alue-kerrallaan pientalo-kaavalla. Siksi on tärkeää etsiä olemassa olevilta alueilta täydennysrakennuspaikkoja sekä suunnitella ne huolella, jotta rajallisesta maa-alueesta saadaan muodostettua viihtyisiä piha-alueita. Nastolan pientaloalueilla on monin paikoin tyyppillistä rakentaa talot tonttien keskelle. Tämä luo joka

puolelle tonttia runsaasti vaikeasti käytettäviä välivyöhykkeitä, mikä osaltaan luo hajanaista tunnelmaa.

Ongelmaksi uuden tyyppisten asumismuotojen aikaansaamisessa saattaa nousta ihmisten tottumus ja toiveet perinteisestä, isolla tontilla olevasta talosta. Osaratkaisuksi tähän ongelmaan voisi olla Lahden Karistossakin lanseerattu tyyppitalomalli, jossa tietyille tonteille saa rakentaa vain valmiiksi suunnitellun tyyppitalon. Nastolassa tyyppitaloajatuksella voitaisiin edesauttaa uudenlaisien pikkukaupunkitalojen lanseerausta ja osoittaa ennakkoluulottoman suunnittelun tuomat mahdolli-





*Kanervan 70-luvun "käkikellotaloja".*



*Kanervan 80-90-luvun pientaloaluetta.*



*2000-luvun näkemys pientaloasumisesta. Kangasvuokon alue Rakokiven vieressä.*



*Rakokiven liepeille rakennettiin 80-luvulla runsaasti rivi- ja paritaloja.*



*90-2000-luvun Ristolan alue Kirkonkylän alapuolella. Yhteydet rinteiden alapuolelle ovat hankalat.*



*Aurinkorinteen 2000-luvun rivitaloja.*

suudet pientaloasumisessa. Ei olisi myöskään mahdollonta, että kunta suunnitteluttaisi valmiiksi esimerkiksi kyläkeskusten rakennuskokonaisuuksia ja myisi tontit suunnitelmiseen rakennuttajille.

Ympäristöministeriön teettämästä asukasbarometrissä vuonna 2004 selviää muutamia tilastollisia eroja eri asumistyyppien suosiosta. Perusviesti barometrin tuloksissa on se, että suomalaiset ovat hyvin tyytyväisiä asumiseensa. Kiteytettynä voisi sanoa, että kaikkein miellyttävimpiä asuinpaikkoja olivat pientaloalueet, pienissä, vanhahkossa taajamassa jossa asukas on asunut pitkään. Toisaalta taas mikään erityinen asuinpaikka ei näyttäisi

olevan toista huonompi. Ihmiset siis ovat keskimäärin erittäin tyytyväisiä asumiseensa, asuivat he sitten kaupungin keskustassa tai pientaloalueella. (Asukasbarometri 2004)

Itse tulkitsisin barometrin tuloksia myös siinä valossa, että Suomessa on erittäin hyvät mahdollisuudet valita oma asuinpaikkansa itse. Tuskin kukaan muuttaa sellaiseen paikkaan, jossa ei haluaisi asua. Toisaalta tulokset kertovat myös siitä, että on olemassa vaihtoehtoisia asumismuotoja, joihin kyseisissä paikoissa asuvat ovat tyytyväisiä, mitä voinee pitää pelkästään positiivisena asiana.

Kaikenkaikkiaan tulevaisuudessa täytyisi panostaa erityisesti keskeisillä alueilla sijaitsevien pientaloalueiden suunnitteluun sekä tehostaa pientalorakentamisen maankäyttöä. On koko yhteisön etu, että on saatavilla eri tyyppisiä asuntoja eri tyyppisiltä alueilta.





*Villähteen ainoa kauppa. Rakentamisella ei ole mitään yhteyttä ympäristöön. Suurimittakaavaiset tiejärjestelyt ja parkkipaikat vievät tilasta leijonanosan. Hoidetuilla nurmikutilla oleskelu parkkipaikan ja tien välissä ei houkuttele. Rakentamista tulisi ohjata nimeomaan teiden reunoille, jolloin suojaisat sisäpihat houkuttelisivat oleskeluun*



*Villähteen raitin ympärillä on runsaasti rakentamiseen kelpaavaa tilaa. Valtatie 12 kulkee metsikön takana.*



*Erstaan kartanon suojellut pellot joiden takana siintää Villähteen junapysäkki. Suuri silta rikkoo maiseman. Radan tälle puolen ei voi rakentaa, mutta toiselle puolelle voisi sopia kylämäinen rakennuskokonaisuus, joka rajaisi kauniisti peltomaisemaa.*



*Villähteen keskusraitin vanha rekkojen levähdyspaikka olisi mitä mainioin lisärakentamisaikaa. Valtatie 12 siintää puiden välistä ja tulee ottaa huomioon melusuojauksen kautta.*

## Uudet ja vanhat kylät

### Villähde

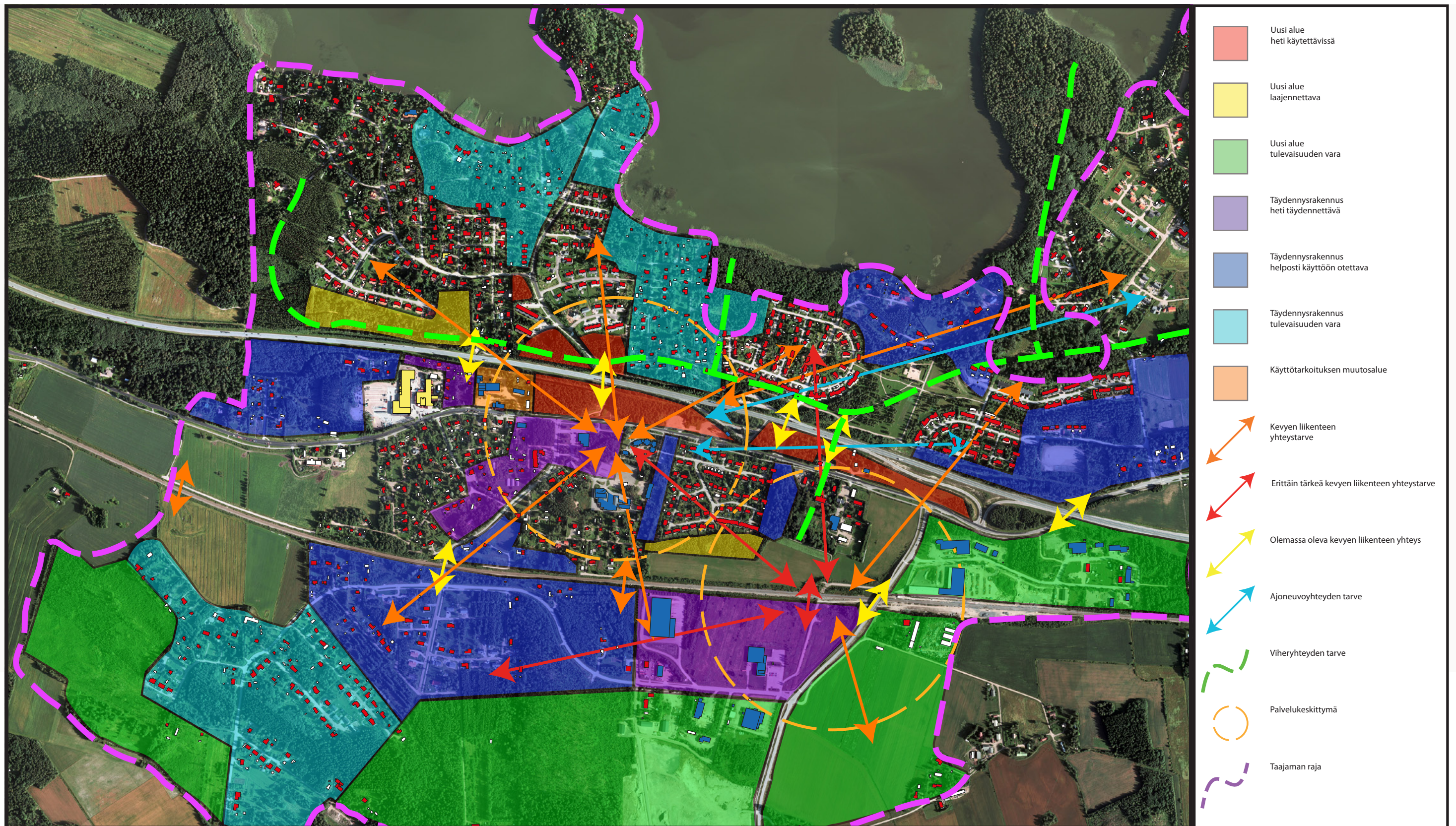
Pääpaino Villähteen kehittämisessä tulisi mielestäni olla keskusraitin ympäristössä. Valtatien aiheuttama meluhaitta alueella on merkittävä, mutta oikeanlaisella suunnittelulla sitä voitaneen vähentää. Suurin potentiaali on juuri Valtatien ja raitin väliin jäävä metsäinen vyöhyke jolla ei ole melun takia juurikaan virkistysarvoa. Muurimainen rakennusmassa Valtatien vieressä rajaisi tien melua ja muodostaisi lämpimän etelään suuntautuvan pihavyöhykkeen, joka voisi avautua harkitusti keskusraitille. Keskusraitin ilmettä tulisi uusia kylämäiseen suuntaan, tien profilia muuttaa katumai-

seksi ja kapeammaksi siirtämällä kevyen liikenteen väylät tien varteen. Kylämäisen tunnelman saamiseksi rakennuksia tulisi sijoittaa lähelle teiden reunoja ja välttää metsäisten välivyöhykkeiden jättämistä. Liian suurta rakentamista tulisi välttää, mutta katutasossa olevien pohjakerrostilojen tulisi olla käytettävissä tai muutettavissa liikkäyttöön. Muurimaisia, suljettuja seiniä ei tulisi rakentaa kadun suuntaan.

Valtatie ja rautatie halkaisevat Villähteen kahdesta kohtaa ja muodostavat haasteen Villähteen kevyelle liikenteelle. Valtatien ali kulkee kolme yhdistettyä auto- ja kevyen liikenteen reittiä

sekä kaksi kevyen liikenteen alikulkua, jotka sijaitsevat melko hyvillä paikoilla. Rautatien ali kulkee vain yksi kapea yhdistetty reitti ja lisäksi yksi suurimittakaavainen silta rautatien yli. Erityisesti rautatien eteläpuolen yhteyksiä varten tulisi kevyelle liikenteelle saada 1-2 uutta alikulkua. Näin rautatien eteläpuolen rakentamattomia, mutta sijainniltaan hyviä alueita voisi ottaa voimakkaammin käyttöön.





Villähde. Parhaiten käyttöön soveltuvia alueita löytyy aivan Villähteen keskustasta, Valtatien ja Kouvolantien välistä. Osa alueesta toimii parkkipaikkana, osa on metsää. Myös Valtatien pohjoispuolella on käyttökelpoista maata. Alueiden suunnittelussa Valtatien aiheuttama melu on keskiössä. Muurimaiset rakennukset tien molemmiin puoliin parantaisivat myös jo olemassa olevan asutuksen tilannetta. Pää tavoite tulisi kuitenkin olla palvelumahdollisuuksien ja elävämmän kyläraitin aikaansaaminen Vanhan Kouvolantien varrelle. Villähteen keskeiltä asuinalueilta löytyy jonkin verran täydennysrakentamiseen soveltuvia paikkoja. Samoin radan eteläpuoleisia pientaloalueita tulisi tiivistää. Yhteydet valtatie eri puolille ovat kohtalaisen hyvät.

Toinen keskeinen rakentamiseen osoitettu kohta on Villähteen junapysäkin ympäristö. Pysäkin pohjoispuolen pellot on suojeltu, mutta eteläpuolella on runsaasti käyttökelpoista tilaa. Alue tulisi suunnitella kokonaisuutena ottaen huomioon maisematekijät sekä sujuvat liikenneyhteydet pysäkille. Kevyen liikenteen väylästäjä pysäkin suuntaan tulisi paranta reilusti mukaan lukien kunnollinen alikulku pysäkille.





ABC:n länsipuolella sijaitseva vanha hiekkakuoppa olisi mitä mainioin lisärakentamisaikaa. Vasemmalla alhaalla Villähteen alakoulu. Oikealla ylhäällä Kankaan pientaloalue.



ABC:n risteysalue. Alempi poikittaisitie on Vanha Kouvolantie ja ylempi Vaakatie. Väliin jää käyttökelpoinen metsäkannas, jonka virkistysarvo on olematon.



Kauppakaaren uudehko automarketalue on saamassa lähiaikoina lisää kaupparakentamista, jonka vaikutus jää nähtäväksi. Robinhoodin tulo on jo tappanut Rakokivestä sekatavarakaupan.



ABC:n ympärillä ei ole käytännössä muuta rakentamista, mutta se sijaitsee kuitenkin melko lähellä taajamarakennetta. Suurimittakaavainen liikenneympäristö ei houkuttele käyttämään kevyttä liikennettä. Ennakkoluulottomalla suunnittelulla alueesta saisi varmasti viihtyisän ja ihmisystävällisen. Rakentamismaata on ympärillä runsaasti.

## ABC:n ympäristö

Nastolaan saapuvan kulkijan ensimmäinen taajamakosketus tapahtuu yleensä ABC:n liittymän jälkeen. Näkymää hallitsee uudehko liikerakennus sekä tietysti jo lähes parikymmentä vuotta vanha ABC:n liikennemyymälä kauppoineen. Liittymän ympäristö on kokemassa lähiaikoina suuria muutoksia kun risteyskojia muutetaan kiertoliittymiksi ja liikennejärjestelyjä muutetaan entistä massiivisemmiksi.

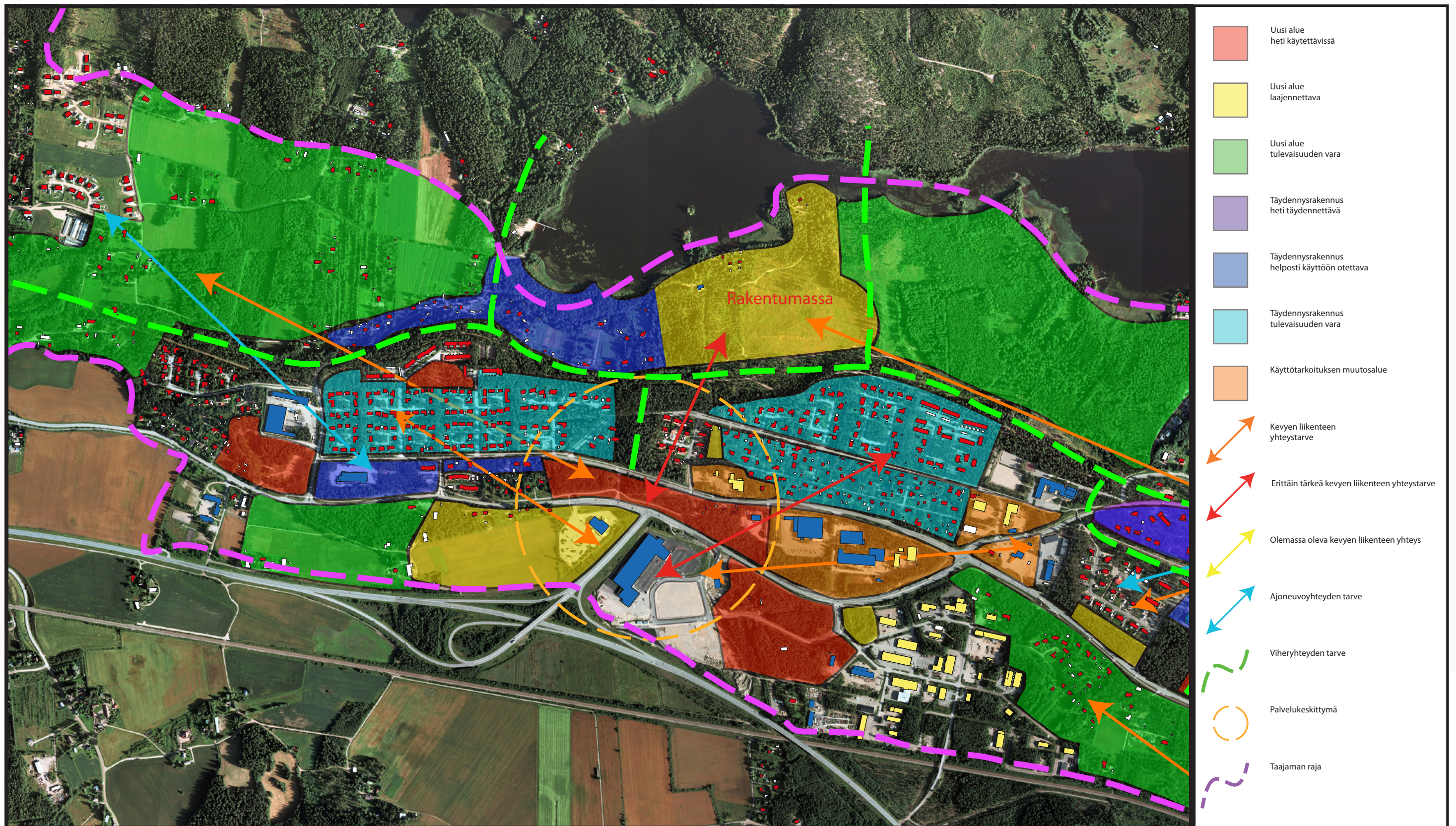
Isompi kysymys tulevaisuudessa on mielestäni se, miten aiotaan käytännössä hyödyntää tätä uusien palveluiden keskittymää hyvine liikenneyhteyksi-

neen. Alueella on runsaasti määrittelemätöntä, rakentamatonta ja hallitsematonta ympäristöä. Parhaassa tapauksessa alueesta voisi kehittyä näyttävä Nastolan sisäänuloportti, jossa olisi laadukasta rakentamista ja se synnyttäisi mielikuvan elävästä pikkukaupungista.

ABC on yksi Nastolan tärkeimmistä yksittäisistä palvelupaikoista. Pitkät aukioloajat houkuttelevat ihmisiä laajalta säteeltä. Se toimii myös Kouluharjun ja Kankaan alueiden lähikauppana. Alueen merkitys vain kasvanee tulevaisuudessa, kun Kauppakaaren alueelle on näillä näkymin tulossa uusi päivittäistavarakauppa. Näistä syistä olisi

tärkeää, että ABC:tä ja Kauppakaarta käsiteltäisiin muullakin tavalla kuin vain autoilevan kansan marketalueena. Alueella on runsaasti tyhjää tilaa ja se pitäisi mielestäni ehdottomasti valjastaa asuinkäyttöön. Olisi koko Suomen mittakaavassa erityisen mielenkiintoista tutkia, minkälaisia mahdollisuuksia olisi valjastaa vain ohikulkevalle liikenteelle suunnatut liikennemyymälät paremmin paikallisten asukkaiden lähipalvelukäyttöön. Tällaisessa konseptissa olisi kokonaisen diplomityön ja miksei muunkin tutkimuksen ainekset.





ABC:n ympäristö on kehitettävistä alueista kaikkein haasteellisin. Alue on Nastolan liikenteen solmukohta ja taajaman sisääntuloportti. Selvimmin käyttöön otettavia alueita löytyy Vanhan Kouvolantien ja Vaakatien väliseltä kannakselta, joka on historian luoma oikku. Toinen alue on Kauppakaaren itäpuolella oleva metsikkö, joka on kahden suurehkon väylän väliin jäävä alue. Alueen kokonaisuutta tulisi suunnitella tarkemmin ja uudenaikaisilla periaatteilla, jottei liikenneympäristö pääse lopullisesti dominoimaan sitä. Tavoitteena tulisi olla paitsi ohikulkevaa liikennettä palveleva, myös paikallisille asukkaille lähipalveluita tarjoava keskus. Alueen asumispreferenssien miettiminen on erityinen haaste. Minkälaisia asuntoja voisi olla hyvien yhteyksien äärellä, jossa toisaalta tulee hyväksyä tietyn liikennemelun todellisuus?

Harjun pohjoispuolelle, kartalla keltaisella merkitylle alueelle, ollaan parhaillaan suunnittelemassa uutta pientalovaltaista aluetta. Alueen kehittämisen yhteydessä tulisi kiinnittää erityistä huomiota kunnollisten kevyen liikenteen reittien tekemiseen sekä ABC:n ympäristöön että Kirkonkylään.

Lähialueilta löytyy myös muita tiivistämisen mahdollisia paikkoja sekä uusia paikkoja kuten vanha hiekkakuoppa. Vanhojen asuinalueiden väleistä löytyy myös paljon käyttökelpoisia rakennuspaikkoja.





*Risteysalueiden ympärillä on käyttämättömiä ja nykyisellään arvottomia metsäkaistaleita. Myös keskusraitin ympäristö kestäisi paljon nykyistä voimakkaampaa rakentamista.*



*Kirkonkylän alapuolella on vanhoja peltomaisemia.*



*Kirkonkylän palvelut eivät ole nykyisellään kovin houkuttelevia. Katuympäristö kaipaisi pikaista kohentamista.*



*Kirkonkylän keskusta. Kirkko jää kuvaajan taakse oikealle. Liikenneympäristön päivittämisellä ja rakentamisen ohjaamisella tien varteen saataisiin luotua intiimiä kylätunnelmaa, jonka myötä Kirkonkylä voisi lähteä uuteen nousuun. Kukkastie oikealla Lahden suuntaan. Pekkalantie nousee vasemalla terveyskeskuksen luokse.*



*Aivan kirkonkylän eteläpuolella on suuri alue matalaa taimikkometsää kuin rakentamista odottamassa. Kuvassa myös Pekkalantien kerrostalot, joiden pohjoispuolella on hautausmaa.*

## Kirkonkylä

Kirkonkylä on Nastolan hallinnollinen keskus ja sellaisena sen tulisikin näyttäytyä. Ajan myötä rakentaminen on muovannut ympäristöä ja keskustaa hallitsevat lähinnä suuret parkkipaikat. Tärkeinä toimenpiteinä olisi ottaa uusilla rakennuksilla tien laidoista kiinni ja luoda kylään todellista katutilaa. Aivan keskusta-alueille tulisi saada ehdottomasti asumista mukaan. Kirkonkylästä aukeaa huikeat näkymät pohjoiseen Kukkasjärville, joka mahdollistaa matalistakin kerrostaloista hienot maisemat.

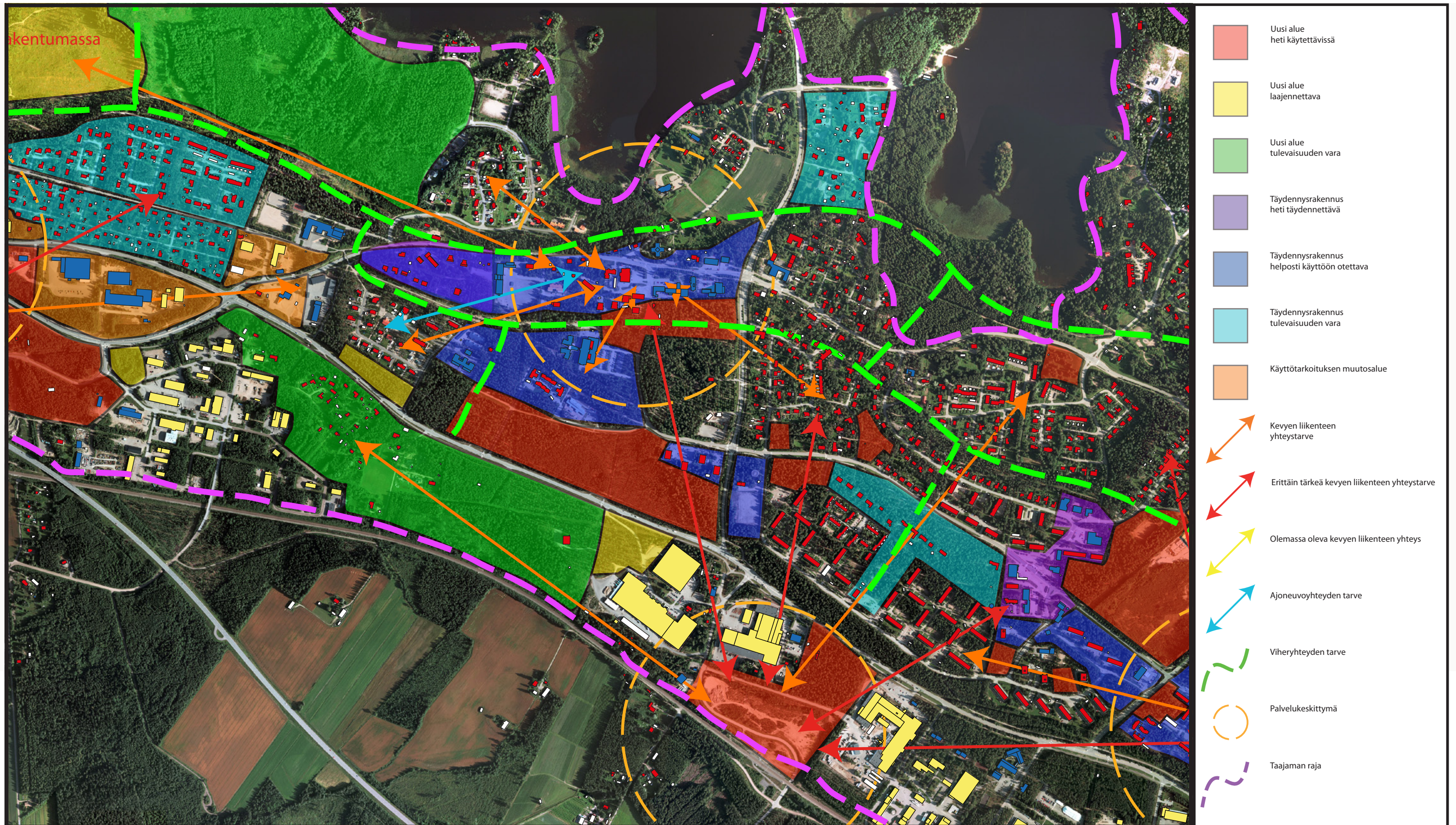
Tähän mennessä Kirkonkylän kerrostaloasuminen on toteutunut lähinnä eri tyyppisillä pistetaloilla, jotka jättävät ympärilleen runsaasti vaikeasti mielletävää ”hukkatilaa”. Samalla kadun puoleiset julkisivut eivät käytännössä saa minkäänlaista erityiskohtelua. Pohjakerrokset ovat pääsääntöisesti umpinaisia ja vaikeasti muutettavissa eri käyttötarkoituksiin.

Kirkonkylän ympärillä on kuitenkin suuria rakentamattomia maa-alueita. Hautausmaan laaja alue katkaisee hieman harmillisesti yhteyden harjun

eteläpuolelle, mutta toisaalta terveyskeskuksen ympäristössä on paljon tilaa ja mahdollisuuksia tiivistää kyläkeskusta.

Kirkonkylän tieympäristöä tulisi muuttaa yleisesti mutta varsinkin Karhusillantiellä radikaalisti. Tie on liikennemääriinsä nähden täysin ylimitoitettu ja siinä ajetaan vaarallisen kovaa.





Lähes koko kirkonkylän raitin ympäristö tarvitsee tiivistävää rakentamista ja erityisesti asuntorakentamista, jotta sen palvelurakennetta saadaan monipuolistettua. Aivan Kirkonkylän eteläpuolen rinteessä, hautausmaan vieressä voisi olla tilaa uudelle lisärakentamiselle. Terveyskeskuksen ympäristö on eräs selvä tiivistätävien rakentamisen alue.

Varsinaista uutta rakentamismaata kuitenkin löytyy runsaasti Kirkonkylän eteläpuolelta, etelärinteeltä. Aluetta hallitsee nykyisellään matalahko mäntytaimikko, eikä sillä ole käytännössä virkistysarvoa. Samassa yhteydessä tulisi miettiä Pekkalantien varressa olevien kerrostalojen roolia sekä tieympäristöä yleensä. Alueelle sopisi runsaasti Nastolassa kovasti kysyttyjä pientaloja. Sijainti palveluiden läheisyydessä on mitä mainioin. Lisäksi kaikki Nastolan julkisen liikenteen muodot ovat kivenheiton etäisyydellä.

Nastolan junapysäkin ympäristö on haasteellinen, teollisuusalueen taakse jäävä alue. Tärkein toimenpiden pysäkin kannalta on kuitenkin tehdä sinne mahdollisimman suorat ja selkeät kevyen liikenteen väylät. Ajan saatossa pysäkin ympäristöön saattaa syntyä uutta teollisuutta tai työpaikkarakentamista. Asuminen ei näytä realistiselta. Täytyy kuitenkin pitää huoli siitä, ettei pysäkin alueesta tule pysyvästi "takapihaa".





*Rakokiveä hallitsevien parkkipaikkojen reunoille mahtuisi hienosti lisärakentamista.*



*Rakokiven ympärillä on metsiköitä, joita ei voi nykyisellään käyttää virkistykseen. Palveluiden monipuolistamiseksi asuinrakentamista pitäisi saada Rakokiven ytimeen selvästi enemmän.*



*Rakokiven ja Nastonharjun välissä on valtava käytöstä poistettu hiekkakuoppa, joka suorastaan huutaa suunnittelukilpailua.*



*Rakokiven olemassa olevien yksikerroksisten liikerakennusten korottaminen tai korvaaminen liike-asuinrakentamisella lisäisi huomasti palveluiden elinvoimaisuutta.*



*Nastonharjun torsoksi jäänyt liikekeskus on Nastolan ankeimpia paikkoja. Valtavat asfalttikentät ja matalat, hajanaiset rakennukset luovat ainutlaatuista tunnelmaa. Alueen kehittämisen pitäisi olla seuraavien vuosien aluesuunnittelun keskiössä.*

## Rakokivi

Rakokivi on nykyisellään Nastolan kaupallinen keskus. Ympäristössä on - kuten muidenkin kylien ympäristössä - runsaasti rakentamatonta tilaa. Aivan Rakokiven pohjoispuolelle on jo rakentunut muutamien rivitalojen alue täysin irrallään olemassa olevasta rakenteesta.

Keskeisin kehitysmalli Rakokiveen olisi mielestäni sallia nykyisiä korkeammat rakennukset sekä edellyttää sekoittuneen rakenteen muodostamista.

Aivan Rakokiven ytimessä on runsaasti tyhjiä tontteja, joiden mahdollisuuksia ei ole kunnolla selvitetty.

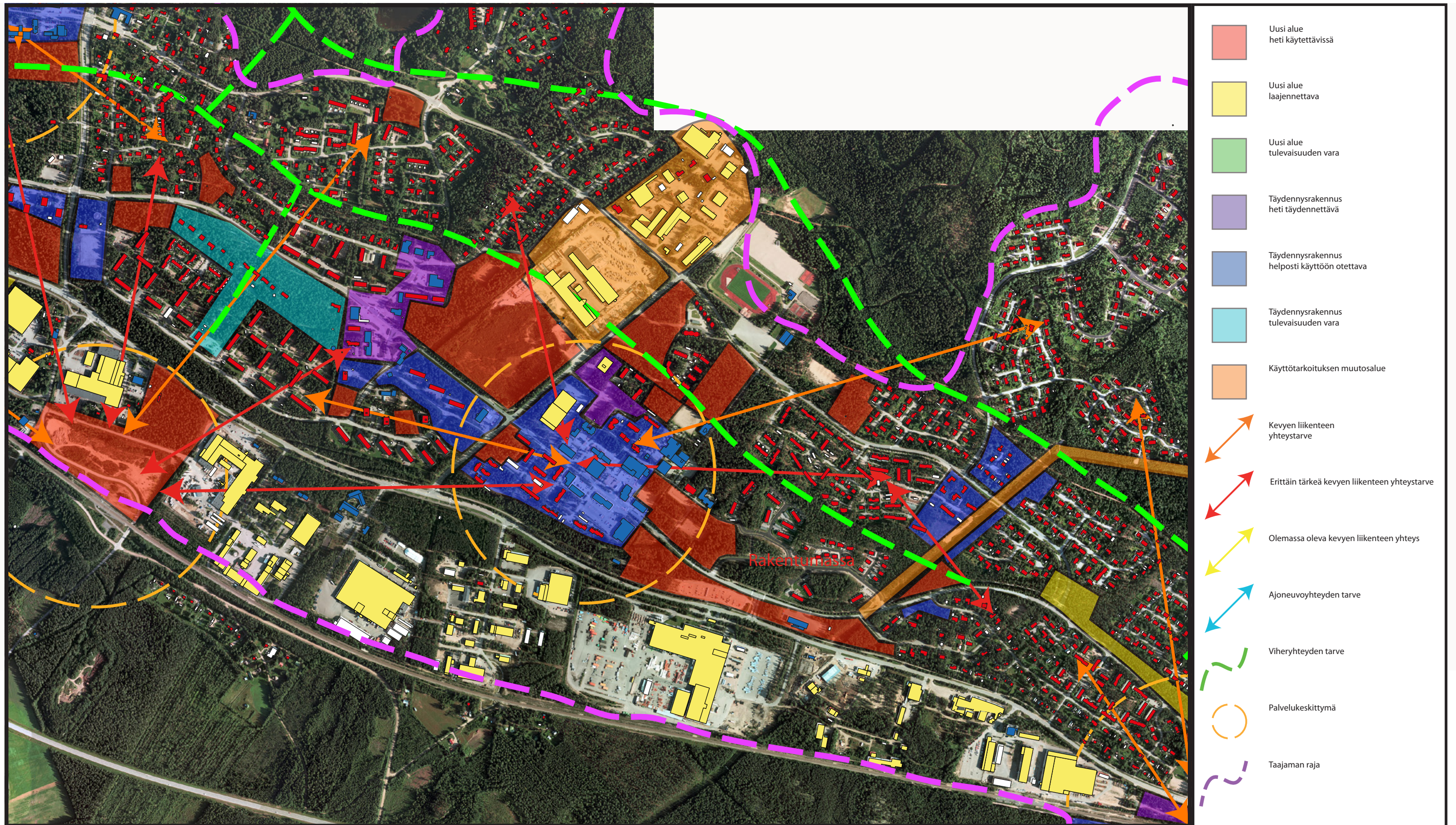
Liikennejärjestelyitä tulisi selkeyttää huomattavasti. Valtavat käyttämättömät parkkipaikka-alueet näin keskeisillä sijainnilla ovat melko kyseenalaisia. Kevyen liikenteen ympäristön selkeyttämiseen tulisi jatkossa kiinnittää entistä enemmän huomiota.

Kyseisillä toimenpiteillä Rakokivestä voisi saada ajan saatossa todellisen pikkukaupungin keskus-

tan, jossa on lähipalveluita asukkaille sekä erikoispalveluita koko kunnalle. Edellytykset tähän on olemassa, kysymys on lähinnä tahtotilasta.

Aivan Rakokiven läheisyydessä sijaitsee Nastonharjun pieni liikekeskus, jossa sijaitsee joitakin palveluita. Nykyisellään alue identifioituu lähinnä valtavilla parkkipaikoilla. Lisäksi Nastonharjun ja Rakokiven väliin jää vanha maisemoitu hiekkakuoppa, jonka mahdollisuudet asumiskäyttöön tulisi ehdottomasti selvittää. Keskeinen sijainti lähellä palveluita, hienot, persoonalliset maisemat sekä hyvät yhteydet ovat valttikortteja, joita ei tulisi jättää käyttämättä





Rakokiven välittömässä läheisyydessä on runsaasti tyhjiä, erilaisten hankkeiden väliin jättämiä metsiköitä, joiden käyttöönotto näin keskeisillä alueilla on erittäin perusteltua. Lisäksi itse Rakokiven keskusta tarvitsee lisää asuinrakentamista. Merkittävin mahdollisuus on Rakokiven ja Nastonharjun väliin jäävä valtava maisemoitu hiekkakuoppa. Sen vieressä sijaitseva betonielementtitehdas on edelleen voimissaan, mutta pitkällä tähtäimellä sen toiminta tulee siirtymään pois asutuksen tieltä samoin kun muu raskaampi teollisuus tehtaan pohjoispuolelta. Toisaalta pienempien etäisyyksien takia olisi toivottavaa pitää myös teollisuutta osana taajaman toimintoja.

Kevyen liikenteen yhteyksiin Rakokiveen ja sieltä muualle tulisi panostaa huomattavasti. Yhteys junapysäkille on monen mutkan takana ja toisaalta itäpuolen asuinalueille kuljetaan nykyisin metsäpolkuja pitkin. Rakokivi muodostaa autoliikenteen kannalta suurkorttelin, joka ulottuu Kanervaan saakka. Tämän korttelin sisällä tulisi olla mahdollisimman monipuoliset kevyen liikenteen väylät. Korttelin halkaisee ilmakuvassa selvästi näkyvä suurjännitelinja, jonka linjaukseen tulisi tulevaisuudessa puuttua.





*Rakokiventien pääte Kanervassa. Tien vasemmalle puolelle on vanhassa yleiskaavasskin merkitty palveluiden paikka.*



*Heinolantien alun tiejärjestelyiden muuttaminen taajamamittakaavaisiksi tulisi olla suunnittelun keskiössä. Kanervan koulu jää kuvassa vasemmalle.*



*Uudenkylän junapysäkki sillan vieressä. Pysäkin molemmin puolin on runsaasti käyttökelpoista maata. Eteläpuolella maaperä soistuminen rajoittaa laajenemista.*



*Heinolantien risteysympäristö on liikennemäärin nähden suurimittakaavainen, vaikka se onkin kahden valtion kantatien risteys. Keskukseen muodostamiseksi sitä tulisi muokata ennakkoluulottomasti. Suunnitelmissa on ollut mm. liikenneympyrän rakentaminen. Junapysäkki jää kuvaajan taakse.*



*Näkymä junapysäkiltä Kanervan suuntaan. Parkkipaikat ovat vielä rakentamatta, mutta niiden yhteyteen on tulossa kioskirakennus kuvassa näkyvän kevyen liikenteen raitin oikealle puolelle.*

## Kanerva

Kanervan alue on rakentunut ajan saatossa Uudenkylän ja Rakokiven välille. Alue on selvästi omakotitalovaltainen. Myös rivitaloja alueelta löytyy jonkin verran. Kanervan yleisilme on rauhallinen. Alue on jo melko vanha; viimeiset talot on rakennettu 80-luvulla ja ensimmäiset talot alueelle on tehty heti sotien jälkeen. Kanervasta on myös erinomaiset liikenneyhteydet. Bussireitti kulkee alueen läpi, minkä lisäksi uusi Uudenkylän junapysäkki sijaitsee aivan alueen vieressä. Lisäksi Kanervan halkaiseen Heinolaan kulkeva tie, sekä alueen eteläpuolta viistää Vanha Kouvolantie. Suu-

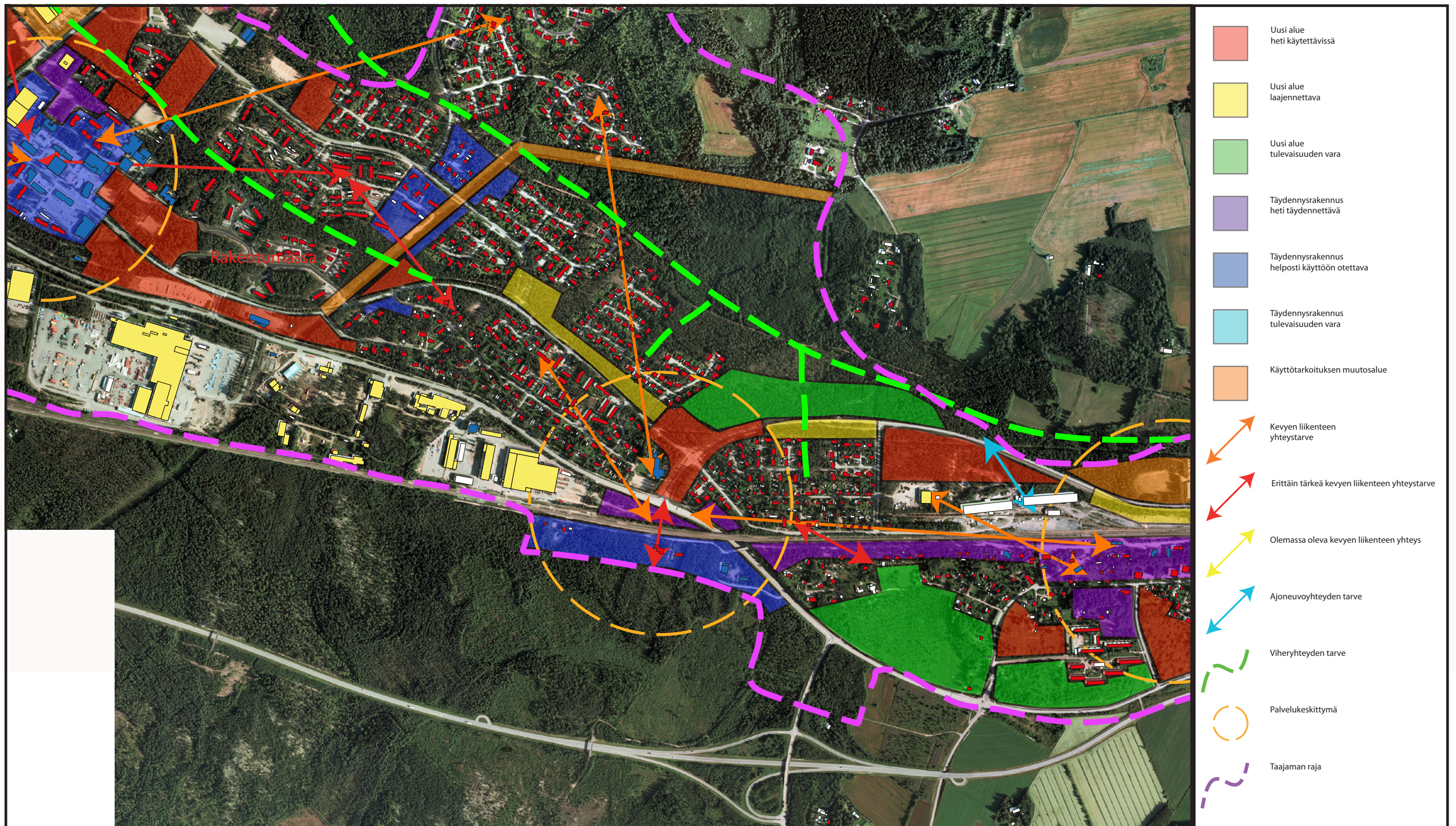
rimmat täydennysrakentamisen paikat liittyvät juuri tieympäristöjen hukkatiloihin. Molemmiin puolin Heinolantietä on runsaasti rakentamatonta maata ja yleisesti ottaen tieympäristön kehittämisellä alueen rauhallisuutta häiritsevää läpikulkuliikennettä pystyttäisiin hieman suitsimaan.

Kokonaisrakenteellisesti arvioiden voisin sanoa, että Kanervan junapysäkin ympäristö on alue, jonne Uudenkylän painopiste tulee tulevaisuudessa siirtymään. Paikalla on läpikulkuliikennettä, koulu ja asutusta. Vain palvelut puuttuvat. Heinolantien risteysympäristö taipuisi mitä luontevimmin uudeksi Uudenkylän keskustaksi, johon joka puolel-

ta on helppo saapua. Alueen kehittämiseksi tarvittaisiin vain hieman ennakkoluulotonta suunnittelua ja tieympäristön kehittämistä taajamaliikenteelle sopivaksi.

Pahin uhka Kanervan mahdollisille palveluille on lähteä kehittämään läheistä Valtatie 12:n Uudenkylän risteysaluetta. Kanervan alue on taajamarakenteellisesti juuri sellainen paikka, johon tulevaisuudessa palveluiden tulisi muodostua, jos turhaa (autolla) liikkumista halutaan välttää.





Kanervan kyläkeskittymä tulisi nähdä oikeastaan Uudenkylän edesmenneiden palveluiden painopisteen siirtymisenä liikenteellisesti luontevampaan paikkaan, koska Uudenkylän asukasluku yksinään ei riitä elättämään palveluista. Kanervan rakentamattomat alueet löytyvät lähinnä Heinolantien ja Rakokiventien varrelta. Heinolantien profiilin muutos pienemmäksi on rakentamisen edellytys. Heinolantien muuttamisessa tulee huomioida se, että Uudenkylän ratapiha tarvitsee paremman raskaan liikenteen yhteyden joka onnistuu parhaiten sen pohjoispuolelta.

Lisäksi tulevaisuudessa Heinolantien pohjoispuolella on rakentamiskelpoista metsää. Metsällä on virkistyskäyttöä, joten rakentaminen tulisi suunnitella sen mukaan. Radan eteläpuolella on jonkin verran mahdollisuuksia uudelle rakentamiselle. Yhteydet radan eteläpuolelle ovat korkeuserojen takia haasteelliset.

Kevyen liikenteen yhteydet Kanervaan ovat hyvät. Yksi alikulku radan ali parantaisi niitä entisestään. Lisäksi junapysäkillä tulisi olla radan alittava hissiyhteys. Junapysäkin ympäristöön tulisi mahdollisuuksien mukaan sijoittaa työpaikkoja ja palveluita. Asuminen tekeminen radan varteen voi sen aiheuttaman tärinän takia olla mahdotonta.





*Rautatie halkaisee uudenkylän. Pääosa asutuksesta on radan eteläpuolella. Uudenkylän ratapiha on edelleen aktiivisessa käytössä.*



*Uudenkylän vanha asema. Tärkeimpiä toimenpiteitä Uudessakylässä on parantaa sen pääraitin ympäristöä.*



*Vanhat puut radan ja tien välissä kielivät pitkästä historiasta. Suora ja leveä tie kannustaa painamaan kaasua.*



*Raitin vanhat rakennukset ovat ainutlaatuisia Nastolassa. Niiden kunnostamiseen tulisi kannustaa.*



*Ohikulkijan mielestä maisemaa rumentava hökkeli. Jonkun mielestä historiaa pursuileva mahdollisuuksien mökki.*



*Tieympäristön kehittäminen rakennuskannasta välittämättä on laskenut koko kylän arvoa. Tien palauttaminen "entiseen loistoonsa" on ensiarvoisen tärkeää.*

## Uusikylä

Uusikylä on Nastolan vanhoista kylistä eniten kärsinyt liikenneympäristöjen murroksesta. Palveluiden kuollessa kylästä on tullut nukkumataajama. Toivoa kuitenkin on. Uudenkylän kehittymättömyys johtuu pääsääntöisesti sen jäämisestä maankäytön kehittämisestä sivuun vuosikymmeniksi.

Lähitulevaisuuden suurin ja eittämättä tärkein toimenpide Uudessakylässä on saada Uudenkyläntien maantiemenneisyyden aiheuttamat ongelmat korjattua. Tietä tulee kaventaa, madaltaa ja sen yhteys junaradan pohjoispuolelle mahdollistaa poistamal-

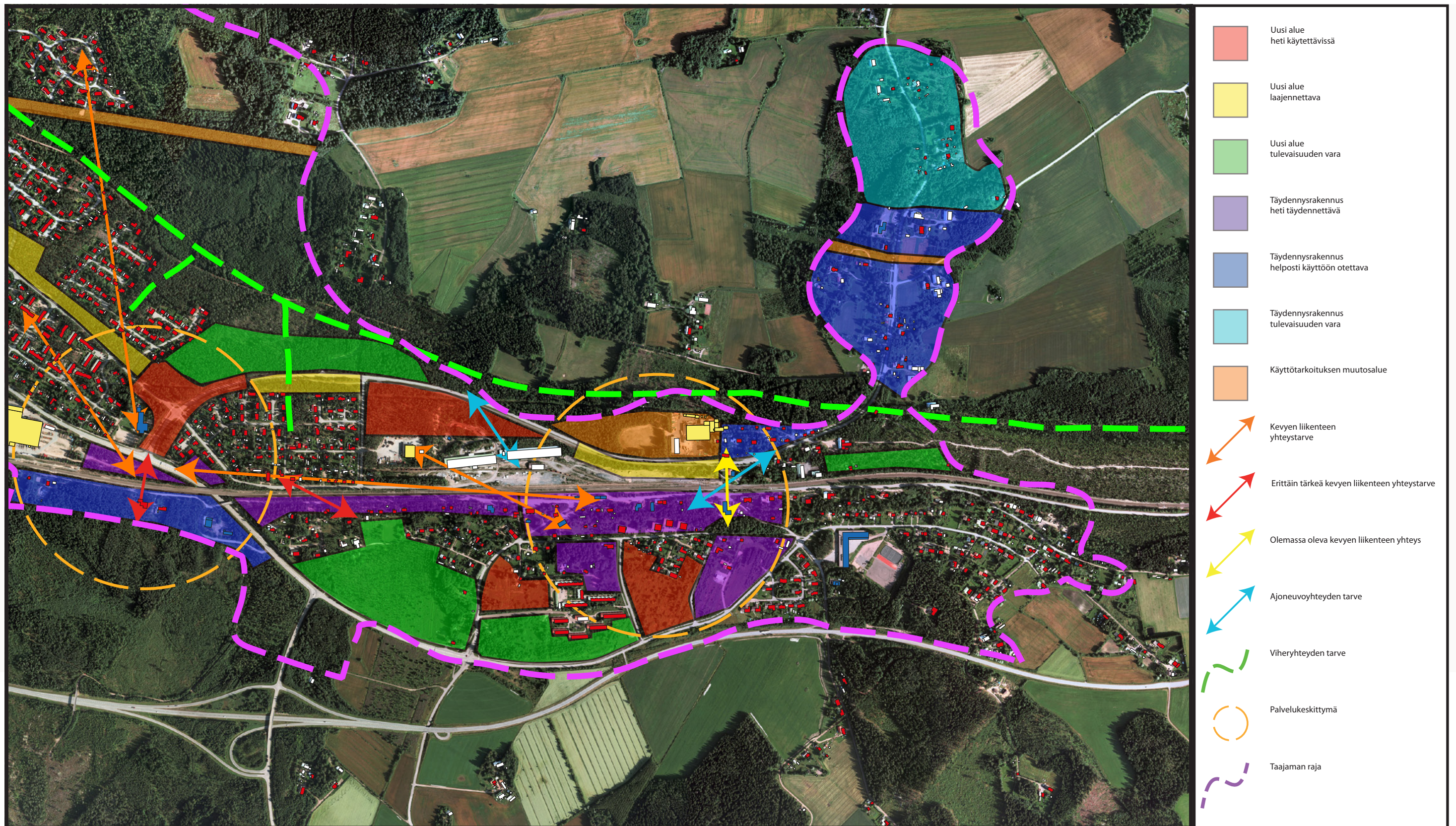
la maantien alittava kevyen liikenteen silta. Taivotteena tulisi olla keskeinen puistokatumainen keskustaraitti, jonka varrella on mahdollisuus asua ja harjoittaa elinkeinoaan. Jo pelkästään tien uusiminen muuttaa Uudenkylän ilmettä radikaalisti ja saattaa yksittäisenä toimenpiteenä lisätä kiinnostusta kylään. Lisäksi tulisi tehdä 1-2 uutta kevyen liikenteen alikulkua radan pohjoispuolelle sekä mahdollistaa kiskobussin päätepysäkin rakentaminen.

Rakentamalla rohkeasti uutta rakennuskantaa aivan Uudenkylän keskustaan ja sen ympärille samalla huomioiden vanhan kulttuuriympäristön erityispiir-

teet saadaan Uudenkylän identiteetti uuteen nousuun. Samoin kunnan taholta tulisi kehottaa ja kannustaa pitämään jo olemassa olevat vanhat rakennukset kunnossa. Eri ikäinen rakennuskanta on keskeisessä roolissa kylän identiteettiä luotasessa.

Uusia rakennuspaikkoja Uudenkylän ympäristössä on runsaasti, mutta niitä on käytettävä erittäin harkiten. Tärkeitä olisi saada asutusta nimenomaan keskusta-alueelle eikä niinkään esimerkiksi kylän eteläreunalle, josta on paremmat yhteydet Rakokiveen kuin Salpausselän laella sijaisevalle kyläkeskukselle.





*Uudellakylällä on Nastolan kylistä eniten historiallista kerrostumaa. Tämä seikka tulisi ottaa sen kehittämisessä keskiöön. Tärkein toimenpide on muuttaa Uudenkylän pääraitin ympäristö asumiskäyttöön soveltuvaksi ja turvalliseksi. Tämän jälkeen raitin ympäristöstä löytyy useita lisärakentamisen paikkoja, joilta tulee edellyttää huolellista suunnittelua. Myös olemassa olevan rakennuskannan kunnostamiseen tulisi kannustaa mitä pikimmiten.*

*Uusia alueita Uudestakylästä löytyy paitsi rinteiden eteläpuolen vanhoilta pelloilta, myös harjun päältä, Heinolantien varrelta. Pohjoispuolella on pienehkö asuinalue sekä edelleen toimiva pieni tehdas, jonka siirtäminen pois asutuksen tieltä on rakentamisen edellytys. Tehtaan vieressä on lisäksi käytöstä pois jäänyt urheilukenttä. Rakentaminen rajautuu Salpausselän erittäin jyrkkään pohjoisrinteeseen. Myös Heinolantien ja junaradan välissä on suuri käyttämätön metsäalue, jonka käyttöönotto asutukselle on erittäin perusteltua. Kuten Kanervan puolella myös koko Uudenkylän matkalta Heinolantietä tulisi käsitellä viihtyisemmän ympäristön aikaansaamiseksi. Lisäksi Heinolantien varrella, Uudenkylän koulun ympärillä on viihtyisän maaseutuasumisen paikkoja.*





## Loppusanat

Elinympäristön kehittämiseen tarvitaan vahvaa kokonaisnäkemystä sekä erityisesti tahtotilaa. Rationaalisesti ajateltunahan voitaisiin sanoa, että asiat Nastolassa ovat aivan mainiosti, eikä erityisiä muutoksia edes tarvita. Silti jatkuva ihmisten toiminta ja sen aiheuttama muutos elinympäristössä on hallittava jollain keinoin ja toivottavaahan tietenkin olisi, että olemassa oleva tilanne näiden pienten jatkuvien muutosten myötä paranisi jollakin tavoin.

Kaupunkikuvallisia seikkoja ei välttämättä pysty perustelemaan rationaalisin keinoin. Esiin nousee yksilöiden välisiä eroja toimintatavoissa sekä tottumuksissa ja myös tavoitteissa.

Kaupunkirakenteeseen vaikuttavien muuttujien määrä on valtava ja useimmat niistä hankalasti mitattavissa. Lisäksi tehtävät rakenteelliset muutokset saattavat vaikuttaa useilla odottamattomilla tavoilla, kuten voidaan menneisyydestä oppia. Siksi tämäkin työ on kokonaisotteesta huolimatta pinta-raapaisu. Tiedon valtavan määrän ollessa nykypäivän

ilmiöistä haasteellisin, täytyisi mielestäni lähteä kokonaisasioita purkamaan yksinkertaisamalla niitä riittävästi ja asettamalla selkeitä tavoitteita.

Esittämäni toimenpiteet ovat omista ajatuksista ja opintojeni aikana saamastani tietotaidosta ponnistavia. Niiden toteuttaminen sellaisenaan - ja varsinkaan kaikkien yhtäikaa - ei varmastikaan ole kovin realistista kun ottaa huomioon Nastolan mitatakaan. Toisaalta tavoitteenani onkin nimenomaan herätellä pohtimaan maankäytön suunnittelua kokonaisuuksien ja ihmisläheisyyden kautta.





Vaikka työ keskittyikin pelkästään Nastolaan, voi mielestäini esittämiäni kehittämisen lähtökohtia soveltaa pienten taajamien kehittämiseen yleensä. Kaupunkisuunnittelussa pienet taajamat jäävät liian usein ja lähes täysin toisarvoiseen asemaan, vaikka juuri ne vastaavat monesti suomalaisen perheidyllin vaatimuksiin hyvästä elinympäristöstä. Samoin pienillä taajamilla on varsinkin nykyisin suuri merkitys kaupunkiseutujen hajautumisessa.

Toisaalta pienemmillä paikkakunnilla on myös merkitystä taloudellisen tasa-arvon toteutumisessa. Suurempien kaupunkien pientalojen hinnat ovat viime vuosina karanneet yhä useampien lapsiperheiden

ulottumattomiin, jolloin maltillisen hintaisten paikkakuntien tarjonta korostuu - varsinkin jos paikkakunnalta on hyvät yhteydet kaupunkiin.

Tulevaisuuden kannalta on oleellista se, että palvelut ovat lähellä ja elämisympäristö henkistä hyvinvointia parantava. Sen luominen on vain tah-  
totilasta kiinni.





## Lähteet

Asukasbarometri 2004, Strandell, Anna, Ympäristöministeriö, Vantaa 2005.

Aura, Seppo, 1997, Ympäristöpsykologian perusteet, WSOY, Porvoo

Kuntastrategia 2015, (pdf-dokumentti, luettu 9.5.2011) [http://www.nastola.fi/hallinto/pdf\\_strategiat/Kuntastrategia2015.pdf](http://www.nastola.fi/hallinto/pdf_strategiat/Kuntastrategia2015.pdf)

Maankäyttö- ja rakennuslaki, 5.2.2009/132, 5§

Mäenpää, Pasi, 2008. Avara urbanismi. Yritys ymmärtää suomalainen kaupunki toisin. Näkökulmia kaupunkiin ja kaupunkitilaan.

(pdf-dokumentti, luettu 5/2011) [http://www.valt.helsinki.fi/staff/kkurunma/2008\\_Nakokulmia\\_kaupunkiin/PMaenpaa.pdf](http://www.valt.helsinki.fi/staff/kkurunma/2008_Nakokulmia_kaupunkiin/PMaenpaa.pdf)

Mäkelä, Anneli, 1991. Nastolan Historia : 3. ISBN 951-96240-0-7. s.668-689. (Helsinki)

newurbanism.org (<http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>) Luettu 9.5.2011

Ojankoski, Teija, 1998. Oikea pieni kaupunki. Maantieteen ja asukkaiden näkökulma suomalaiseen pikkukaupunkiin. Turun yliopiston julkaisuja C 142. Turku. ISBN 951-29-1255-4

Tilastokeskus

Visanti, Matti, 2003. Suomalainen kaupunki?, Yhdyskuntasuunnittelu, 41 (4), 36-43.

Välimaa, Jaakko, 2010, Hämeenlinnan vaihtoehtoisia tulevaisuuksia pääkaupunkiseudun vaikutuspiirissä, liseniaatintyö, TTY

Viistokuvat ja ortokuvat: Nastolan kunta

Karttalähteet: Nastolan kunta

Valokuvat:

- ellei toisin mainita: Panu Heinonen
- Architizer.com: [http://www.architizer.com/en\\_us/projects/view/5-9-roslyn-st/11731/](http://www.architizer.com/en_us/projects/view/5-9-roslyn-st/11731/) (luettu 9.5.2011)
- DCmud: <http://dcmud.blogspot.com/2011/05/falkland-chase-apartments-chasing-plan.html> (luettu 9.5.2011)